1. ESTUDIO DEL SECTOR PARA REALIZACIÓN DE UN PROCESOS LICITATORIOS: SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTIA

En el marco de la necesidad de **"APOYO A LA ESTRATEGIA DE ACCESO Y PERMANENCIA POR MEDIO DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LAS INSTITUCIONES OFICIALES DEL MUNICIPIO DE TIMANÁ HUILA"** Tratando de satisfacer el interés general y acatar el ordenamiento jurídico interno, la Alcaldía Municipal de Timaná Huila, a través el Secretario General y de Gobierno presenta el Estudio de Conveniencia, Necesidad y Oportunidad adelantado, para tal efecto, conforme a los numerales 7° y 12 del Artículo 25 de la Ley 80 de 1993 y al Articulo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, con el fin de satisfacer la necesidad que a continuación se describe

MARCO LEGAL	**LEY 80 DE 1993, LEY 1150 DE 2007, LEY 1474 DE 2011 Y DECRETO 1082 DE 2015.**
ENTIDAD	Municipio de Timaná - Huila
RESPONSABLE	Secretaría General y de Gobierno
SUPERVISOR	Henry Artunduaga Orozco – Secretario General y de Gobierno
FECHA	Septiembre 2026
OBJETO	**APOYO A LA ESTRATEGIA DE ACCESO Y PERMANENCIA POR MEDIO DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LAS INSTITUCIONES OFICIALES DEL MUNICIPIO DE TIMANÁ HUILA**
PRESUPUESTO	**$303.962.663,40**
PROYECTO	FORTALECIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD EDUCATIVA EN LOS NIVELES DE TRANSICIÓN BÁSICA PRIMARIA SECUNDARIA Y MEDIA EN EL MUNICIPIO DE TIMANÀ HUILA
CÓDIGO BPIN	20250000627-Gobernación del Huila

El Municipio de Timaná, departamento del Huila, en cumplimiento de sus competencias constitucionales y legales y con el propósito de garantizar el acceso y la permanencia de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes en el sistema educativo, identifica la necesidad de contratar la prestación del servicio de transporte escolar, dirigido a la población estudiantil matriculada en las instituciones educativas oficiales del municipio, mediante estrategias operativas que permitan superar las barreras de distancia entre el lugar de residencia y los centros educativos, prevenir la deserción escolar y contribuir a la garantía del derecho fundamental a la educación. La prestación del servicio de transporte escolar constituye un componente fundamental para el desarrollo social y educativo del municipio, toda vez que facilita el traslado diario de los estudiantes desde sus lugares de residencia hacia las instituciones educativas oficiales, fortalece la permanencia en el sistema escolar y garantiza un desplazamiento seguro, continuo y oportuno de la población estudiantil en las zonas rurales y de difícil acceso.

No obstante, las condiciones geográficas del municipio, las largas distancias entre las veredas y las sedes educativas, así como las dificultades de acceso propias de la zona rural, hacen necesario fortalecer las acciones

orientadas a disminuir los factores de riesgo asociados al desplazamiento de los estudiantes hacia sus instituciones educativas. En este contexto, el transporte escolar constituye una herramienta indispensable que permite garantizar condiciones adecuadas de seguridad, oportunidad y calidad en el traslado de los niños, niñas y adolescentes, promoviendo principios como la responsabilidad, la corresponsabilidad, la prudencia y la protección de la vida e integridad de los menores de edad.

La estrategia apoyo a la estrategia de acceso y permanencia por medio de la prestación del servicio de transporte escolar para las instituciones oficiales del municipio de Timaná Huila" está orientada a prestar el servicio de transporte escolar mediante la operación efectiva de rutas previamente definidas, el cumplimiento estricto de los horarios académicos y la disposición de vehículos habilitados para el transporte especial de pasajeros. De esta manera, se garantiza el traslado seguro y adecuado de los estudiantes en la dinámica diaria de acceso a sus instituciones educativas

La contratación encuentra sustento en el artículo 67 de la Constitución Política, que consagra la educación como un derecho fundamental y un servicio público a cargo del Estado, la sociedad y la familia; así como en los principios de coordinación, concurrencia y complementariedad que orientan la gestión de las entidades territoriales. De igual manera, la Ley 115 de 1994, Ley General de Educación, establece disposiciones relacionadas con la garantía del acceso y la permanencia en el sistema educativo, mientras que el artículo 15 del Decreto 1510 de 2013, compilado en el Decreto 1082 de 2015, junto con la guía G-EES-02 de Colombia Compra Eficiente, orientan la estructuración de los procesos de contratación del servicio de transporte escolar por parte de las entidades territoriales.

La participación de un proponente con experiencia e idoneidad en la prestación del servicio de transporte de pasajeros permitirá complementar las capacidades institucionales del municipio y disponer de recursos humanos, técnicos, administrativos y vehiculares especializados para desarrollar las rutas previstas, garantizando una prestación organizada, segura y orientada al cumplimiento de los objetivos propuestos. Desde la perspectiva social y comunitaria, la estrategia contribuirá a fortalecer la permanencia escolar, reducir el riesgo de deserción y promover una mayor equidad en el acceso a la educación, generando beneficios colectivos al garantizar desplazamientos más seguros y oportunos para la población estudiantil. Asimismo, la prestación del servicio permitirá involucrar a la comunidad educativa en la construcción de soluciones frente a las problemáticas de acceso, entendiendo que la garantía del derecho a la educación es una responsabilidad compartida entre las autoridades, las instituciones educativas, los transportadores y la ciudadanía en general.

La iniciativa se articula con el Plan de Desarrollo Municipal "Juntos Construimos Timaná 2024-2027", en cuanto contribuye al cumplimiento de las metas y propósitos relacionados con el fortalecimiento del acceso y la permanencia educativa, la prevención de la deserción escolar, la equidad territorial y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población, incorporando acciones de carácter preventivo y operativo que fortalecen la capacidad institucional y la corresponsabilidad ciudadana.

Por lo anterior, contratar la prestación del servicio de transporte escolar para las instituciones educativas oficiales del municipio de Timaná constituye una alternativa pertinente para atender una necesidad de interés general, optimizar los recursos públicos, fortalecer la gestión institucional y generar impactos positivos en la comunidad

educativa. La ejecución del contrato permitirá garantizar el traslado seguro y oportuno de los estudiantes, contribuyendo a consolidar el acceso y la permanencia en el sistema educativo, procurando disminuir los factores de riesgo asociados a los desplazamientos escolares y proteger la integridad y la vida de los niños, niñas y adolescentes del municipio. De esta manera, la Administración Municipal de Timaná avanza en el cumplimiento de sus competencias y en la materialización de los objetivos establecidos en el Plan de Desarrollo "Juntos Construimos Timaná 2024-2027", mediante una intervención preventiva, participativa y socialmente pertinente que reconoce el transporte escolar como un mecanismo fundamental para construir un municipio más seguro, incluyente y comprometido con el bienestar y la educación de su población

2. ASPECTOS GENERALES

Clasificación de los sectores económicos:

SECTORES ECONÓMICOS	SECTOR PRIMARIO O AGROPECUARIO	SECTOR SECUNDARIO O INDUSTRIAL	SECTOR TERCIARIO O DE SERVICIOS
CONCEPTO	En este sector es donde se obtiene el producto de sus actividades directamente de la naturaleza, sin ningún proceso de transformación. Este comprende la agricultura, la ganadería, la caza, la pesca y la silvicultura, son productores de bienes tangibles.	Este está compuesto por los sectores industrial, minero, energético y de construcción. Incluye todas las actividades de transformación de materias primas en productos manufacturados, ya sea para el consumo final o para ser utilizados en la producción de otros bienes. Industrial Extractivo: Extracción de petróleo y minera. Industrial de Transformación: Embotellado de refrescos, envasado de legumbres y frutas, fabricación de abonos y fertilizantes, vehículos, cementos y aparatos electrodomésticos, entre otros. Son productores de bienes tangibles.	Comprende todas las actividades que no producen una mercancía en sí pero que son necesarias para el desarrollo de la economía como: transportes, servicios financieros, educación, hostelería o espectáculos, las comunicaciones, los servicios profesionales, el Gobierno entre otras. Este sector abarca una gran variedad de actividades. En general, todas aquellas que no quedan encuadradas dentro de los otros sectores. No produce bienes tangibles.
ACTIVIDADES DEL SECTOR	Agropecuario, caza y pesca	Minería, construcción, industria manufacturera, eléctrico, gas y vapor	Transporte, comunicaciones, comercio, restaurante, hoteles, servicios financieros.

El servicio a contratar pertenece al sector terciario o de servicios, en la modalidad de transporte terrestre automotor especial de pasajeros. Su ejecución comprende la planificación operativa de rutas escolares, la disposición de vehículos parque automotor habilitado, la asignación de conductores calificados y la gestión logística integral

necesaria para la movilización diaria de la población estudiantil matriculada en las instituciones educativas oficiales del Municipio de Timaná, garantizando condiciones de seguridad, calidad y oportunidad conforme a la normatividad del sector transporte

2.1 Clasificación sectorial uniforme de todas las actividades económicas (CIIU)

A partir de la resolución 636 de 2012, se establecen los códigos CIIU Rev. 4 A.C mediante los cuales es posible definir las opciones que el sector económico ofrece para satisfacer la necesidad de contratación y a su vez el mercado objetivo que se va a estudiar durante el análisis.

SISTEMA DE CLASIFICACIONES ESTADÍSTICAS (CIIU)				
Sección	División	Grupo	Clase	Descripción
H	49	492	4921	Trasporte de pasajeros
H	49	492	4922	Transporte mixto
Estas clases incluyen: a prestación del servicio de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, en sus diferentes modalidades, tales como el transporte urbano, intermunicipal, especial y escolar, prestado mediante vehículos habilitados y autorizados por la autoridad de tránsito competente. Comprende, entre otros, el traslado de pasajeros desde su lugar de origen hasta su destino conforme a rutas, itinerarios y horarios previamente establecidos; la operación de vehículos tipo bus, buseta, microbús o similares destinados al transporte colectivo; el cumplimiento de las condiciones técnico-mecánicas, de seguridad y de tránsito exigidas por la normatividad vigente; la disposición de conductores debidamente certificados y capacitados para la conducción y atención de los usuarios; el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos afectos a la prestación del servicio; la contratación de pólizas y seguros que amparen a los pasajeros durante el recorrido; y, en general, la operación y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial de estudiantes, que garantice el traslado seguro, oportuno y eficiente de la población estudiantil desde las veredas y centros poblados hacia sus sedes educativas y su posterior retorno.				

2.2 Clasificación del bien según UNSPSC

Consulta en el clasificador de bienes y servicios de Colombia compra eficiente:

SEGMENTO	NOMBRE SEGMENTO	FAMILIA	NOMBRE FAMILIA	CLASE	NOMBRE CLASE	PRODUCTO	NOMBRE PRODUCTO

78	Servicios de Transporte, Almacenaje y Correo.	7811	Transporte de pasajeros	781118	Transporte de Pasajeros por carretera	78111800	Transporte de Pasajeros por carretera

3. ASPECTOS DE MERCADO DE LOS BIENES Y SERVICIOS

El mercado colombiano de servicios de transporte escolar se caracteriza por una demanda principalmente institucional, originada en entidades territoriales, secretarías de educación, establecimientos educativos oficiales y gobernaciones que requieren garantizar el desplazamiento seguro de la población estudiantil desde su lugar de residencia hasta las instituciones educativas. Este mercado comprende actividades de operación de rutas escolares, transporte de estudiantes de zonas rurales y urbanas, cumplimiento de itinerarios y horarios académicos, y demás acciones dirigidas a garantizar el acceso y la permanencia de niños, niñas, adolescentes y jóvenes en el sistema educativo.

La oferta está conformada por empresas de transporte especial, cooperativas de transportadores, uniones temporales, consorcios y personas naturales habilitadas por el Ministerio de Transporte para la prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial, por lo que la selección del contratista debe considerar su experiencia específica, capacidad vehicular, habilitación ante el organismo de tránsito competente, recurso humano (conductores certificados), flota disponible y antecedentes en la prestación de servicios similares. La demanda de estos servicios se encuentra relacionada con la necesidad permanente de garantizar el acceso educativo en zonas de difícil acceso, especialmente en el sector rural, donde las distancias entre las sedes educativas y los lugares de residencia de los estudiantes superan los límites razonables de desplazamiento a pie. Para una entidad territorial, estas acciones constituyen un mecanismo complementario a las estrategias de permanencia escolar, alimentación escolar e infraestructura educativa, debido a que permiten intervenir directamente sobre una de las principales barreras de acceso al sistema educativo.

En materia normativa, las actividades de transporte escolar se encuentran respaldadas por el marco colombiano de contratación pública, particularmente por el artículo 15 del Decreto 1510 de 2013, compilado en el Decreto 1082 de 2015, y por la guía G-EES-02 de Colombia Compra Eficiente, así como por las competencias de las entidades territoriales en materia de garantía del derecho a la educación, definidas en la Ley 115 de 1994 y demás normas concordantes. Conforme a la cuantía estimada del proceso y a las condiciones del objeto contractual, la selección del contratista se desarrollará bajo la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía, prevista en el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y reglamentada en el Decreto 1082 de 2015, en atención a que el presupuesto oficial del proceso se encuentra dentro de los topes establecidos para dicha modalidad según los ingresos corrientes de libre destinación del municipio, garantizando así un procedimiento ágil, transparente y competitivo para la selección del proponente.

En este sentido, la participación de un proponente debe estar sustentada en su capacidad operativa, habilitación vehicular vigente, experiencia relacionada con el objeto, trayectoria, conocimiento del territorio, disponibilidad de conductores y vehículos, y capacidad para cumplir con las rutas propuestas, garantizando que la prestación del servicio se ajuste a las condiciones de seguridad, calidad y oportunidad exigidas por la normatividad de tránsito y transporte vigente. Desde la perspectiva de la demanda pública, las entidades territoriales representan uno de los principales compradores de este tipo de servicios, debido a que dentro de sus responsabilidades se encuentra la garantía del acceso y la permanencia de la población estudiantil en el sistema educativo. Los procesos de compra pública pueden involucrar rutas dirigidas a instituciones educativas urbanas y rurales, incorporando recorridos adaptados a las características geográficas y a las necesidades de cada territorio. Asimismo, existe una participación de organismos nacionales y departamentales que desarrollan políticas, programas y estrategias relacionadas con el acceso y la permanencia educativa, lo que genera oportunidades de articulación institucional y metodológica.

En cuanto a las agremiaciones y organizaciones relacionadas con el sector, participan cooperativas de transportadores, empresas de transporte especial, líneas turísticas habilitadas para transporte escolar, asociaciones de transportadores e instituciones educativas, que pueden constituirse en aliados para ampliar la cobertura de las rutas y facilitar el acceso a los diferentes sectores del municipio. El mercado presenta además una demanda recurrente, debido a que la prestación del servicio de transporte escolar requiere continuidad durante todo el calendario académico, especialmente en periodos lectivos, y debe ajustarse anualmente conforme a la variación en la población estudiantil focalizada.

Por lo anterior, el servicio objeto del proceso de Selección Abreviada de Menor Cuantía se encuentra dentro de un mercado con oferta suficiente, diversidad de proveedores y una demanda pública asociada a la necesidad de garantizar el acceso y la permanencia educativa y disminuir los factores de riesgo asociados al desplazamiento de los estudiantes. Para la entidad territorial resulta conveniente estructurar las rutas a partir de objetivos, población beneficiaria, cobertura territorial, distancias de recorrido, cronograma e indicadores de resultado que permitan verificar el cumplimiento del servicio y su impacto sobre la comunidad educativa. En consecuencia, la selección de un proponente idóneo, mediante el proceso de Selección Abreviada de Menor Cuantía, para desarrollar la prestación del servicio de transporte escolar constituye una alternativa que puede contribuir al fortalecimiento del acceso y la permanencia educativa, siempre que exista correspondencia entre las rutas, las necesidades identificadas por la administración, los instrumentos de planeación y las competencias institucionales, y que el proponente adjudicatario demuestre experiencia, capacidad vehicular, administrativa y operativa suficiente para garantizar el adecuado desarrollo del servicio.

3.1 Producto Interno Bruto (PIB) en Colombia (2023-2026)



Fuente: DANE

De acuerdo con las cifras del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), la gráfica analiza la variación porcentual anual en volumen del Producto Interno Bruto (PIB) de Colombia para la serie comprendida entre el primer trimestre de 2023 y el segundo trimestre de 2026 (dato provisional).

El periodo se inicia tras una marcada desaceleración económica durante el año 2023, caracterizada por tasas de variación anual de apenas 0,4% en el segundo trimestre y una contracción en el tercer trimestre. Este comportamiento reflejó el impacto acumulado del ajuste monetario, la contracción en la formación bruta de capital y la desaceleración de la demanda interna post-pandemia, a partir del año 2024 se consolida una senda de recuperación paulatina. Destaca la aceleración del crecimiento hacia el segundo trimestre (1,5%) y el afianzamiento del dinamismo económico en el cuarto trimestre de 2024, superando el estancamiento del año previo.

El ejercicio 2025 evidencia un comportamiento expansivo constante, destacándose un registro intermedio relevante de 1,9% en el segundo trimestre y un pico en el tercer trimestre. Para el segundo trimestre de 2026, la economía alcanza un crecimiento del 3,5%, consolidando el punto más alto del trienio analizado, el crecimiento acumulado de 2,9% en el primer semestre de 2026 y del 3,5% en el periodo 2026 está sustentado principalmente en los siguientes pilares de la demanda y la producción:

Gasto de Consumo e Inversión: Se registra una dinamización significativa en la demanda final interna, impulsada por un incremento del 4,4% en el gasto de consumo final y una recuperación marcada en la formación bruta de capital 7,1%.

Sectores Tractores de la Economía: El repunte está jalonado prioritariamente por el sector de administración pública, defensa, educación y salud humana (con un crecimiento anual destacado del 10%), las actividades artísticas y de entretenimiento (9,5%), y el comportamiento positivo del renglón de comercio al por mayor y al por menor, transporte, alojamiento y servicios de comida 2,2%.

Puntos de Atención y Desafíos: No obstante la tendencia general expansiva, se observan divergencias sectoriales. Las actividades agropecuarias y la explotación pesquera registran una contracción del (-2,1%) en el trimestre

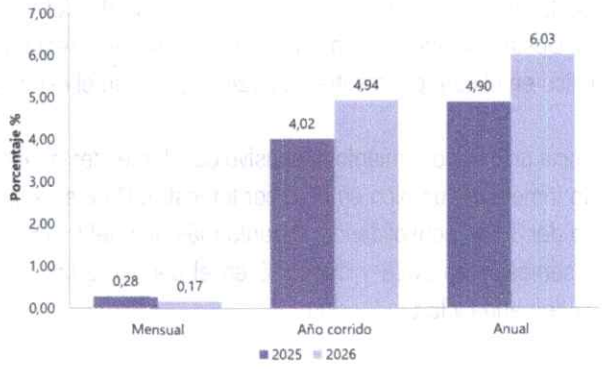
analizado, mientras que el sector externo muestra una desaceleración en las exportaciones (-1,0%) frente a una aceleración de las importaciones 7,5%, la reactivación de los sectores productivos y el incremento en la formación bruta de capital sugieren un tejido empresarial con mayor solvencia patrimonial, capacidad operativa y disponibilidad de insumos en comparación con los periodos de estancamiento de 2023.

El entorno macroeconómico actual refleja un ambiente de mayor previsibilidad en la estructura de costos. Sin embargo, dado el mayor dinamismo en el gasto de consumo interno, la entidad estatal debe monitorear posibles variaciones en los costos directos e indirectos para garantizar el equilibrio económico del contrato durante la fase de ejecución, se prevé una respuesta favorable en los procesos de selección competitivos (licitaciones, selecciones abreviadas), dado el dinamismo positivo del sector comercial y de servicios, lo que favorece el principio de libre concurrencia.

3.2 Índice de Precios en Colombia (IPC)

Julio 2026

Gráfico 1. IPC Variaciones
Total Nacional
Julio 2025 - 2026



Fuente: DANE

De acuerdo con el Boletín Técnico del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), el comportamiento del Índice de Precios al Consumidor (IPC) refleja las siguientes variaciones clave para el periodo comprendido entre julio de 2025 y julio de 2026, en cuanto a la variación anual para julio de 2026, la inflación anual alcanzó el 6,03%, registrando un incremento en comparativa con la cifra anual observada en el mismo mes del año 2025 4,90%, en cuanto a la variación año corrido (Enero - Julio 2026) en lo transcurrido del año 2026, el IPC acumuló una variación del 4,94%, manteniéndose superior al registro del mismo lapso en 2025 4,02% y, en cuanto a la variación mensual en el mes de julio de 2026, la variación mensual de precios se ubicó en 0,17%, evidenciando una desaceleración puntual frente al 0,28% registrado en julio de 2025.

El comportamiento del IPC muestra que, si bien la inflación mensual de julio dio un ligero respiro (0,17%), la presión inflacionaria acumulada en el año corrido (4,94%) y en los últimos 12 meses (6,03%) mantiene una tendencia al alza frente a los indicadores reportados en el periodo anterior. Esto responde a la persistencia de costos en servicios, insumos operacionales y reajustes en cadenas de suministro que continúan incidiendo en los costos finales de bienes y servicios.

La dinámica del IPC resulta determinante para la estructuración económica de los procesos contractuales de la Entidad

En cuanto al presupuesto oficial y estimación de costos dado que la variación anual (6,03%) presiona el valor de mercado de los bienes y servicios, la Entidad debe garantizar que los estudios de precios de mercado incorporen estos índices para evitar la subestimación del presupuesto oficial o la declaratoria de procesos desiertos.

En contratos de ejecución sucesiva o de larga duración, se hace indispensable contemplar cláusulas de reajuste ligadas a la variación del IPC u otros índices sectoriales específicos, mitigando el riesgo de desequilibrio económico del contrato por presiones inflacionarias.

3.3 Salario Mínimo

Desde una perspectiva macroeconómica, el salario mínimo en Colombia ha mostrado incrementos significativos en los últimos años, determinados por factores como la inflación, el costo de vida y las políticas laborales dirigidas a mejorar el bienestar social. Para 2022, se fijó en $1.000.000, lo que representó un aumento destinado a preservar el poder adquisitivo de los trabajadores en un contexto de recuperación económica tras la pandemia. En 2023, el salario mínimo ascendió a $1.160.000, marcando un aumento del 16%, mientras que en 2024 se estableció en $1.300.000 tras un incremento del 12.07%, sin incluir el auxilio de transporte. Para 2025, el incremento fue del 9.54%, decretado por el Gobierno Nacional tras no lograrse un acuerdo tripartito, fijándolo en $1.423.500. y para el año 2026, mediante Decreto del Gobierno Nacional, se estableció un ajuste del 23%, ubicando el Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) en $1.750.905, lo que representa un incremento nominal de $327.405 frente al año anterior.

Desde una perspectiva teórica, estos incrementos pueden analizarse desde varias corrientes macroeconómicas. La teoría keynesiana sostiene que aumentos en el salario mínimo incrementan el consumo al otorgar a los trabajadores mayores ingresos disponibles, lo que estimula la demanda agregada y puede generar crecimiento económico. Este efecto multiplicador resulta crucial en escenarios de reactivación. Por otro lado, la teoría clásica advierte que aumentos salariales por encima de la productividad marginal del trabajo podrían incrementar el desempleo estructural, al encarecer la mano de obra para los empleadores y potencialmente reducir la oferta agregada si las empresas disminuyen sus niveles de contratación.

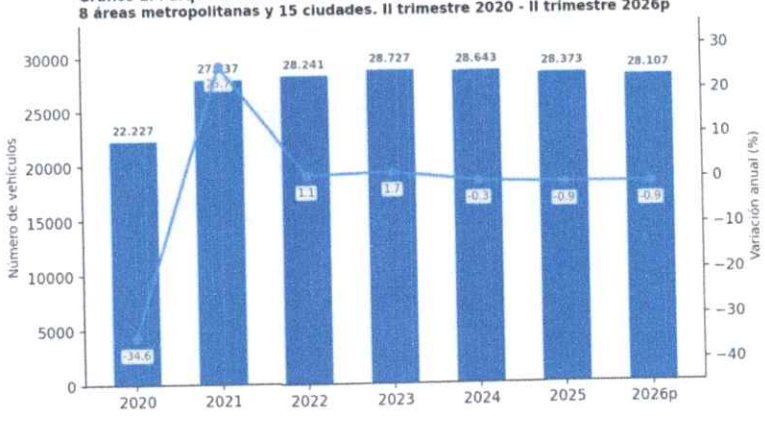
Asimismo, la teoría del salario de eficiencia sugiere que incrementos en el salario mínimo pueden mejorar la productividad laboral al reducir la rotación de personal, atraer trabajadores más calificados y aumentar la motivación. Sin embargo, también es fundamental considerar los posibles efectos inflacionarios de estas medidas. Según la curva de Phillips, existe una relación entre el desempleo y la inflación, lo que implica que aumentos significativos en el salario mínimo podrían generar presiones inflacionarias si no se acompañan de mejoras proporcionales en la productividad laboral. En Colombia, los ajustes al salario mínimo son el resultado de negociaciones tripartitas que buscan equilibrar los intereses del gobierno, empleadores y sindicatos, tomando como referencia indicadores clave como el Índice de Precios al Consumidor (IPC) y la productividad. Sin embargo, cuando no se logra consenso (como ha ocurrido en las últimas vigencias), el gobierno debe intervenir mediante decreto para garantizar el reajuste, con el objetivo de preservar el poder adquisitivo de los trabajadores y fomentar un crecimiento económico sostenible.

4. TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN COLOMBIA (DANE - ETUP)

Como complemento al contexto macroeconómico presentado (PIB, IPC y salario mínimo), se incorpora un análisis del comportamiento del sector de transporte urbano de pasajeros en Colombia, con base en la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), correspondiente al segundo trimestre de 2026. Aunque esta operación estadística cubre 8 áreas metropolitanas y 15 ciudades principales del país sin incluir al municipio de Timaná, sus resultados constituyen un referente nacional útil para dimensionar las tendencias generales de la demanda de transporte de pasajeros, el comportamiento del parque automotor y la evolución de los costos operativos del sector, elementos que inciden indirectamente en el mercado de transporte terrestre de pasajeros a nivel territorial

4.1 Evolución del parque automotor en servicio

Gráfico 1. Parque automotor en servicio (vehículos - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades. II trimestre 2020 - II trimestre 2026p

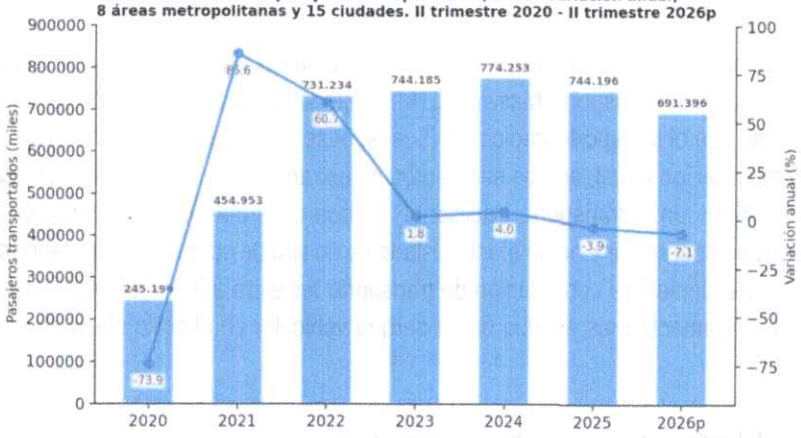


Fuente: DANE, ETUP,

Durante el segundo trimestre de 2026, el parque automotor destinado al transporte urbano de pasajeros registró un promedio mensual de 28.107 vehículos en servicio, con una variación anual de -0,9% frente al mismo periodo de 2025. La serie histórica muestra la fuerte contracción del año 2020 con una variación del -34,6%, asociada a la pandemia, la recuperación posterior y una relativa estabilización del parque automotor desde 2022, con leves variaciones anuales negativas en los últimos tres periodos. Este comportamiento sugiere un sector que, tras el choque de 2020-2021, ha mantenido una oferta vehicular estable pero con una tendencia moderadamente decreciente, lo que resulta relevante para dimensionar la disponibilidad de oferta y la competencia entre operadores en procesos de contratación de transporte de pasajeros.

4.2 Evolución del número de pasajeros transportados

Gráfico 2. Número de pasajeros transportados (miles - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades. II trimestre 2020 - II trimestre 2026p

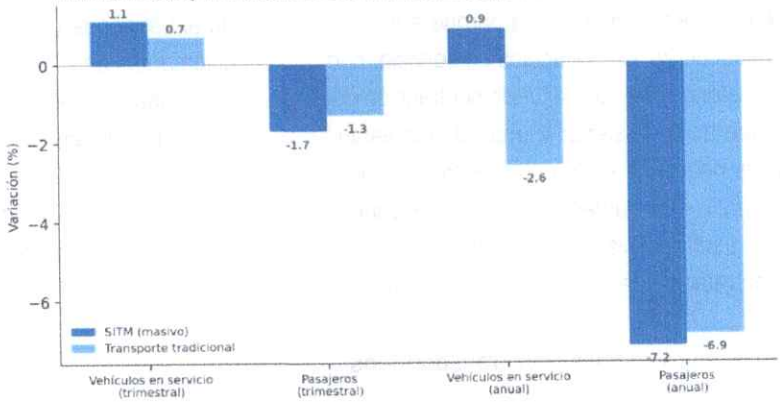


Fuente: DANE, ETUP,

El número de pasajeros transportados en el segundo trimestre de 2026 fue de 691.396 miles de pasajeros, presentando una disminución anual de 7,1% frente al mismo periodo de 2025 y consolidando tres trimestres consecutivos de variación anual negativa. A diferencia del parque automotor relativamente estable, la demanda de pasajeros muestra una tendencia decreciente más marcada desde 2024. Esto evidencia cambios estructurales en los hábitos de movilidad, impulsados principalmente por la consolidación de modalidades de trabajo y estudio no presenciales (teletrabajo y virtualidad), así como por el constante crecimiento en la adquisición de vehículos particulares y motocicletas por parte de la ciudadanía, lo que deriva en una menor utilización de la capacidad instalada del sistema. Para efectos del estudio del sector, esta caída en la demanda es un indicador de contexto que puede favorecer la disponibilidad de oferta de operadores para atender nuevos procesos de contratación de transporte de pasajero

4.3 Comportamiento diferencial: sistemas masivos (SITM) frente al transporte tradicional

Gráfico 3. Variaciones trimestrales y anuales SITM vs. transporte tradicional
II trimestre 2026p / I trimestre 2026 y II trimestre 2026p / II trimestre 2025

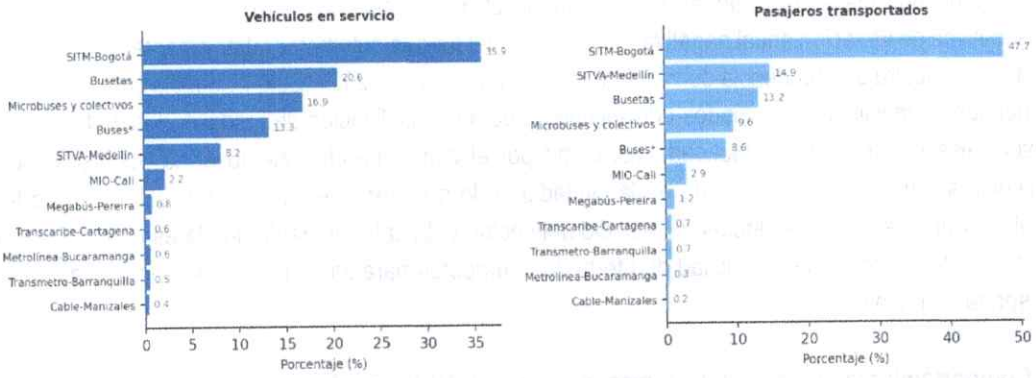


Fuente: DANE, ETUP,

Al desagregar el comportamiento del sector por tipo de sistema, se observa que en el segundo trimestre de 2026 los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) presentaron una variación trimestral de 1,1% en vehículos en servicio, mientras que el transporte tradicional (buses, busetas, microbuses y colectivos) registró una variación de 0,7%. En la comparación anual, ambos segmentos muestran caídas en el número de pasajeros transportados (-7,2% en SITM y -6,9% en el transporte tradicional), lo que confirma que la disminución de la demanda es un fenómeno generalizado del sector y no un efecto aislado de un tipo de operador. El transporte tradicional modalidad más cercana a los esquemas de contratación de transporte terrestre automotor especial y escolar, mantiene, un comportamiento relativamente más estable en su parque vehicular en el corto plazo, variación trimestral positiva de 0,7%.

4.4 Distribución del mercado por sistema de transporte

Gráfico 4. Distribución porcentual del parque automotor en servicio y pasajeros transportados por sistema
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades. II trimestre 2026p



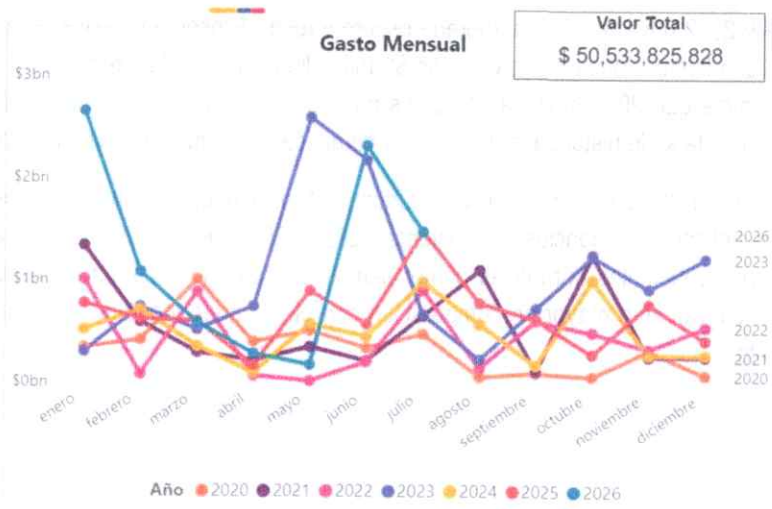
Fuente: DANE, ETUP,

La distribución porcentual del parque automotor y de los pasajeros transportados evidencia una alta concentración del mercado en pocos operadores: el SITM de Bogotá concentra el 35,9% de los vehículos en servicio y el 47,7% de los pasajeros movilizados a nivel nacional dentro de la cobertura de la encuesta, seguido por el SITVA de Medellín con el 14,9% de los pasajeros. En contraste, el transporte tradicional (busetas, microbuses-colectivos y buses) agrupa cerca del 50,8% del parque automotor en servicio, confirmando que sigue siendo un segmento estructuralmente relevante del sector, con un número elevado de empresas y vehículos operando bajo esquemas de rutas heterogéneas, similares a los que caracterizan al mercado de transporte terrestre de pasajeros en municipios de menor tamaño como el municipio de Timaná Huila.

5. COMPORTAMIENTO DEL GASTO HISTÓRICO - ANÁLISIS DE LA DEMANDA

Con el propósito de examinar con mayor profundidad las tendencias de la demanda, se realiza un estudio histórico de la contratación en el Municipio de Timaná en el departamento del Huila, este enfoque busca detallar las dinámicas de los requerimientos en términos de garantías, trayectoria y métodos de selección.

La información expuesta en este apartado se obtiene del sistema de visualización de contratación pública Modelo de Abastecimiento Estratégico, actualizado por Colombia Compra Eficiente, y las plataformas SECOP I y SECOP II. Este enfoque metodológico permite una comprensión más precisa del panorama de contratación en el sector.



Fuente: MAE Colombia Compra Eficiente

El gráfico anterior proporciona un análisis detallado del comportamiento del gasto mensual del Municipio de Timaná entre los años 2020 y 2026, utilizando datos consolidados de las plataformas oficiales SECOP I, SECOP II y TVEC. Durante este periodo histórico analizado, el gasto acumulado alcanza un valor total de $50.533.825.828.

Se observan patrones de comportamiento fiscal con variaciones y picos presupuestales altamente significativos entre las distintas vigencias:

Año 2026 (Línea verde azulada): Exhibe un inicio atípico e históricamente alto en enero, superando los $2.5 mil millones seguido por un nuevo pico extraordinario en junio que roza los $2.3 mil millones, para luego descender progresivamente en julio.

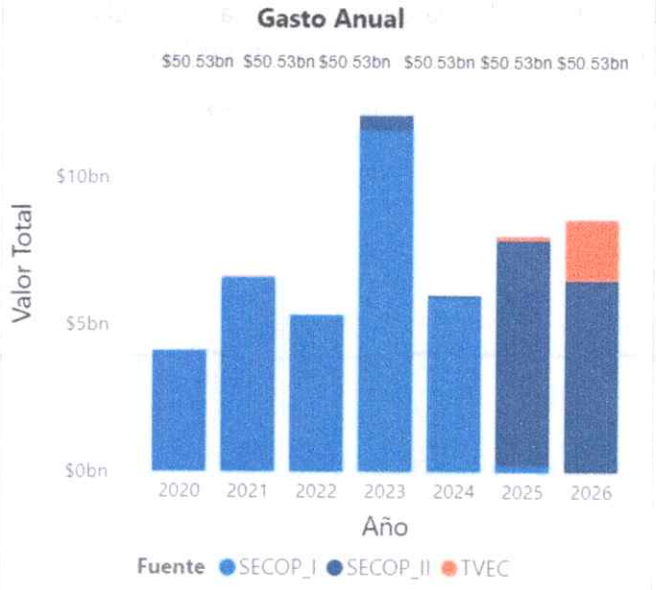
Año 2023 (Línea morada): Presenta un pico sobresaliente en el mes de mayo, superando los $2.5 mil millones, manteniéndose con ejecuciones elevadas en junio y registrando repuntes adicionales hacia el último trimestre del año (octubre y diciembre).

Año 2025 (Línea roja): Muestra un comportamiento dinámico a lo largo de todo el año, destacándose un pico importante en el mes de julio (cercano a los $1.5 mil millones) y registros sostenidos en mayo y noviembre.

Año 2024 (Línea amarilla): Evidencia un comportamiento más homogéneo en el primer semestre, con picos de ejecución concentrados a mitad de año (julio) y hacia el cuarto trimestre (octubre), alcanzando cerca de $1 mil millón en ambos periodos.

Años 2020, 2021 y 2022 (Líneas naranja, morada oscura y rosa): Presentan niveles de gasto comparativamente más moderados, con fluctuaciones menores a los $1 mil millón. El año 2022 registra su valor más relevante en marzo y julio, mientras que 2021 destaca con picos en enero y agosto. Por su parte, el año 2020 mantiene la ejecución más baja de la serie histórica, reflejando las dinámicas de contención del gasto del periodo pandémico.

La tendencia general demuestra que, si bien históricamente la ejecución contractual registraba picos hacia el segundo semestre del año, las vigencias más recientes (2023 y 2026) reflejan una concentración atípica e intensiva de compromisos presupuestales durante el primer semestre (mayo y junio), así como un volumen general de contratación significativamente mayor en comparación con el quinquenio anterior (el Analís se realiza en pesos nominales corrientes)



Fuente: MAE Colombia Compra Eficiente

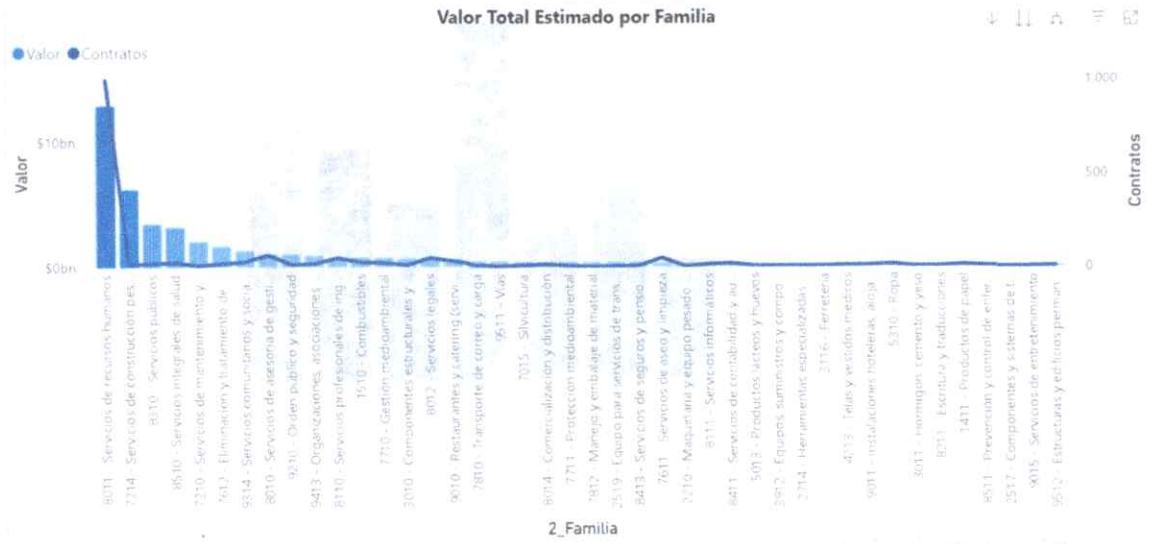
El gráfico presenta el gasto anual del Municipio entre 2020 y 2026, con un monto acumulado consolidado de $50,53 mil millones ($50.53bn), desagregado por tres fuentes de información oficial: SECOP I, SECOP II y la Tienda Virtual del Estado Colombiano (TVEC).

Se evidencia una evolución contractual marcada por la transición tecnológica y fluctuaciones presupuestales clave: Evolución del Gasto Total (2020 – 2026): El periodo inicia en 2020 con una ejecución cercana a los $4 mil millones, la cual se incrementa en 2021 (superando los $6.5 mil millones) para luego experimentar un ajuste moderado en 2022 (alrededor de $5.3 mil millones). El año 2023 registra el pico histórico insigne de toda la serie, alcanzando un volumen de contratación cercano a los $12 mil millones. Posteriormente, en 2024 se observa un descenso hacia los $6 mil millones, mientras que en 2025 y 2026 se consolida una fuerte reactivación del gasto, rondando los $8 mil millones en cada vigencia (registrando para 2026 un dato parcial dado el avance del año).

Predominio de SECOP I (2020 – 2024): Durante el quinquenio de 2020 a 2024, la contratación pública del municipio fue gestionada de manera casi exclusiva a través de SECOP I (representado en azul claro), concentrando la totalidad de la ejecución hasta 2022 y manteniendo una participación superior al 95% en 2023 y 2024.

No obstante en el año 2025-2026 hubo una migración definitiva a SECOP II y TVEC, a partir del año 2025 se observa un cambio estructural definitivo en el modelo de gestión. SECOP I pasa a ser residual, mientras que SECOP II (azul oscuro) se convierte en la plataforma principal de contratación estatal del municipio. Asimismo, la Tienda Virtual del Estado Colombiano (TVEC) (naranja) adquiere un papel relevante, representando una fracción

sustancial del gasto total en 2026, lo que evidencia una mayor adopción de Acuerdos Marco de Precios y instrumentos de agregación de demanda para las adquisiciones públicas.



Fuente: MAE Colombia Compra Eficiente

El análisis de la contratación pública en el periodo de estudio evidencia una distribución diversificada de los recursos presupuestales a través de distintas familias de bienes, obras y servicios, clasificadas según el estándar UNSPSC

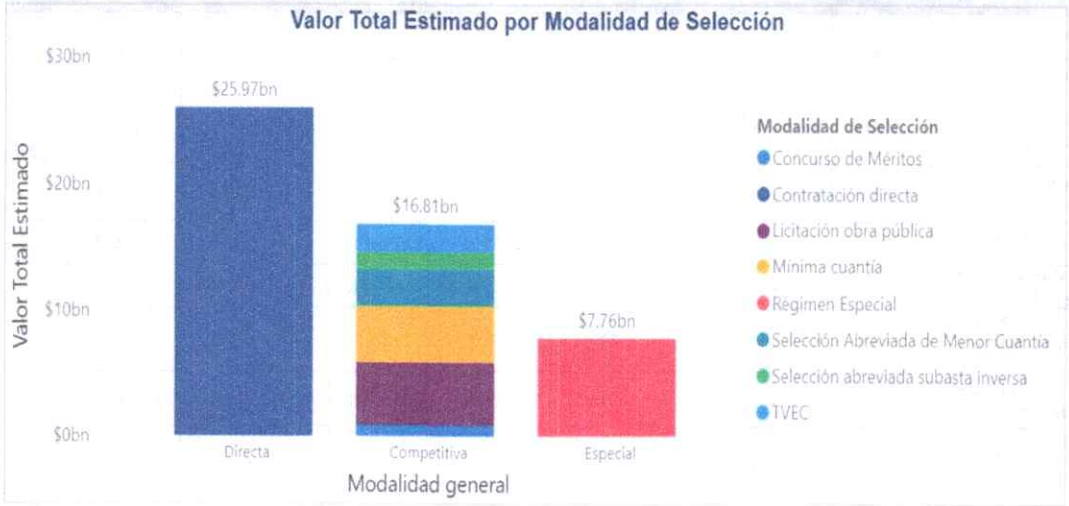
En cuanto al número de procesos y valor contratado en cuanto a la contratación por segmentos, el segmento 8011 (Servicios de recursos humanos) constituye la categoría con mayor representatividad en valor y volumen, superando los $10 mil millones y con un número sobresaliente de contratos (alrededor de 1.000 procesos), lo que refleja una alta dependencia de servicios profesionales y de apoyo a la gestión.

En segundo lugar, el segmento 7214 (Servicios de construcción pesada) concentra cerca de $6 mil millones en un número reducido de contratos de cuantías elevadas, propias de proyectos de infraestructura. En tercer lugar, el segmento 8310 (Servicios públicos) registra un valor cercano a $4 mil millones mediante un número moderado de procesos. Le siguen el segmento 8510 (Servicios integrales de salud), con un monto aproximado de $3,5 mil millones destinado al sector social y sanitario, y el segmento 7210 (Servicios de mantenimiento y reparación de construcciones e instalaciones), con cerca de $2,5 mil millones orientados a la conservación de la infraestructura pública municipal.

En un rango intermedio, con montos que oscilan entre $500 millones y $1,5 mil millones, se destacan los siguientes segmentos: 7612 (Eliminación y tratamiento de desechos (saneamiento básico y ambiental); 9314 (Servicios comunitarios y sociales) y 9413 (Organizaciones, asociaciones y movimientos cívicos (programas de desarrollo social e inclusión); 8010 (Servicios de asesoría de gestión), 8110 (Servicios profesionales de ingeniería) y 8012 (Servicios legales); 9210 (Orden público y seguridad); y 1510 (Combustibles) y 7810 (Transporte de correo y carga)

Por debajo del umbral de $500 millones, la demanda municipal se atomiza en la adquisición de bienes, insumos operacionales y servicios complementarios, entre los que sobresalen: en infraestructura y medio ambiente, los siguientes segmentos: 7710 (Gestión medioambiental) 7015 (Silvicultura), 9511 (Vías), 7711 (Protección medioambiental) y 9512 (Estructuras y edificios permanentes; en suministros y logística), 9010 (Restaurantes y catering), 2210 (Maquinaria y equipo pesado de construcción), 3116 (Ferretería), 3011 (Hormigón, cemento y yeso), 2517 (Componentes y sistemas de transporte), y 1411 (Productos de papel; y en tecnología, finanzas y coberturas), 8413 (Servicios de seguros y pensiones), 7611 (Servicios de aseo y limpieza), 8111 (Servicios informáticos), 8411 (Servicios de contabilidad y auditoría), y 9015 (Servicios de entretenimiento).

El comportamiento gráfico demuestra una estructura en forma de "L" muy marcada: una alta concentración de la inversión pública en Servicios de Recursos Humanos (8011) y Obras Públicas/Infraestructura (7214 y 8310), seguida por una amplia dispersión de contratos de menor cuantía orientados a garantizar el funcionamiento administrativo y la prestación de servicios básicos municipales.



Fuente: MAE Colombia Compra Eficiente

El gráfico muestra el valor total estimado por modalidad de selección en la contratación pública municipal, agrupado en tres categorías generales: Directa ($25,97 mil millones), Competitiva ($16,81 mil millones) y Especial ($7,76 mil millones), para un valor total cercano a $50,54 mil millones.

La modalidad Directa constituye la de mayor representatividad financiera, con aproximadamente el 51,4% del presupuesto analizado, asociada principalmente a la prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión, así como a convenios interadministrativos. La modalidad Competitiva representa el 33,3% del valor total e integra mecanismos abiertos a la pluralidad de oferentes, entre ellos la licitación de obra pública y la mínima cuantía que concentran los mayores volúmenes dentro de este bloque, la selección abreviada de menor cuantía, la selección abreviada por subasta inversa, los instrumentos de agregación de demanda a través de la Tienda Virtual del Estado Colombiano (TVEC) y el concurso de méritos, y, la modalidad Especial representa el 15,3% de los recursos y se vincula a regímenes de contratación de marco especial o a procedimientos no estandarizados.

Esta estructura indica que el Municipio de Timaná presenta un peso predominante de la Contratación Directa, sustentado en el alto volumen de prestación de servicios profesionales y de apoyo necesarios para el funcionamiento institucional. No obstante, mantiene un componente pluralizado sólido en materia de infraestructura y suministros a través de procesos competitivos como Licitaciones Públicas, Mínima Cuantía y Selecciones Abreviadas.

5.1 Estudio de mercado

ÍTEM	CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	DISTANCIA EN KM	UNIDAD	CTD	DÍAS CALENDARIO ESCOLAR	COTIZACIÓN 1 SERPETRAN SAS	COTIZACIÓN 2 PONY ESPECIAL SAS	COTIZACIÓN 3 COOTRANSHUILA	VALOR PROMEDIO ESTUDIANTE	VALOR DIARIO POR RUTA	VALOR RUTA
1	San Antonio-Cosanza - Cosanza San Antonio	2.8 KM	Estudiante	25	20	$ 16.300,00	$ 15.200,00	$ 15.200,00	$ 15.566,67	$ 389.166,75	$ 7.783.335,00
2	San Isidro- Cosanza - Cosanza san Isidro	2.1 KM	Estudiante	16	20	$ 19.400,00	$ 18.200,00	$ 18.200,00	$ 18.600,00	$ 297.600,00	$ 5.952.000,00
3	Santa fe-Cosanza y de vuelta	4.91 KM	Estudiante	10	20	$ 16.300,00	$ 15.200,00	$ 15.200,00	$ 15.566,67	$ 155.666,70	$ 3.113.334,00
4	El Alto –Naranjal y de vuelta	3.9 KM	Estudiante	66	20	$ 12.200,00	$ 11.100,00	$ 11.100,00	$ 11.466,67	$ 756.800,22	$15.136.004,40
5	El Palmo- Naranjal y de vuelta	8.2 KM	Estudiante	17	20	$ 19.400,00	$ 18.200,00	$ 18.200,00	$ 18.600,00	$ 316.200,00	$ 6.324.000,00
6	La falda, Centro Poblado Naranjal y de vuelta	3.4 KM	Estudiante	45	20	$ 19.400,00	$ 18.220,00	$ 18.200,00	$ 18.606,67	$ 837.300,15	$16.746.003,00
7	La Minchala Naranjal y de vuelta	7 KM	Estudiante	12	20	$ 25.500,00	$ 23.300,00	$ 23.300,00	$ 24.033,33	$ 288.399,96	$ 5.767.999,20
8	Alto S. Bárbara- Santa Barbara- Ruta 45-Pantanos secundaria y de vuelta	7 KM	Estudiante	18	20	$ 21.400,00	$ 20.200,00	$ 20.200,00	$ 20.600,00	$ 370.800,00	$ 7.416.000,00
9	El Diviso- pantanos Secundaria y de vuelta	3 KM	Estudiante	49	20	$ 12.200,00	$ 11.100,00	$ 11.100,00	$ 11.466,67	$ 561.866,83	$ 11.237.336,60
10	La Victoria- Ruta 45-pantanos Secundaria y de vuelta	4.1 KM	Estudiante	10	20	$ 20.400,00	$ 19.200,00	$ 19.200,00	$ 19.600,00	$ 196.000,00	$ 3.920.000,00
11	Alto Palmito-Palmito- Ruta 45-Pantanos	3.2 KM	Estudiante	55	20	$ 18.400,00	$ 17.200,00	$ 17.200,00	$ 17.600,00	$ 968.000,00	$19.360.000,00

	Secundaria y de vuelta										
12	Santa Bárbara- Ruta 45 Pantanos Secundaria y de vuelta	3.1 KM	Estudiante	116	20	$ 17.300,00	$ 16.200,00	$ 16.200,00	$ 16.566,67	$1.921.733,72	$38.434.674,40
13	Sicana, las Mercedes- La Gaitana y viceversa	6.1 KM	Estudiante	6	20	$ 15.300,00	$ 14.200,00	$ 14.200,00	$ 14.566,67	$ 87.400,02	$ 1.748.000,40
14	San Marcos- La Gaitana y viceversa	4.24 KM	Estudiante	36	20	$ 27.500,00	$ 25.300,00	$ 25.300,00	$ 26.033,33	$ 937.199,88	$18.743.997,60
15	Loma Larga- La Gaitana y viceversa	6.3 KM	Estudiante	1	20	$ 25.500,00	$ 23.300,00	$ 23.300,00	$ 24.033,33	$ 24.033,33	$ 480.666,60
16	Montañita, Quinche - La Gaitana y viceversa	6.3 KM	Estudiante	5	20	$ 22.400,00	$ 21.300,00	$ 17.750,00	$ 20.483,33	$ 102.416,65	$ 2.048.333,00
17	Aguas Claras-La Gaitana y viceversa	6.3 KM	Estudiante	7	20	$ 26.500,00	$ 24.300,00	$ 24.300,00	$ 25.033,33	$ 175.233,31	$ 3.504.666,20
18	Montañita - Tejar y de vuelta	3 KM	Estudiante	28	20	$ 21.400,00	$ 20.200,00	$ 20.200,00	$ 20.600,00	$ 576.800,00	$ 11.536.000,00
19	Quinche -Tejar y de vuelta	2.3 KM	Estudiante	26	20	$ 16.300,00	$ 15.200,00	$ 15.200,00	$ 15.566,67	$ 404.733,42	$ 8.094.668,40
20	Aguas Claras -Tejar y de vuelta	2.5 KM	Estudiante	28	20	$ 25.500,00	$ 23.300,00	$ 23.300,00	$ 24.033,33	$ 672.933,24	$ 13.458.664,80
21	Camenzo - Buenos Aires- Tejar y de vuelta	2.5 KM	Estudiante	37	20	$ 24.500,00	$ 22.300,00	$ 22.300,00	$ 23.033,33	$ 852.233,21	$ 17.044.664,20
22	Timaná Ruta 45- el tejar y de vuelta	2.3 KM	Estudiante	55	20	$ 13.300,00	$ 12.100,00	$ 12.100,00	$ 12.500,00	$ 687.500,00	$ 13.750.000,00
23	Palmito - Pantanos- Mateo rico- la Pencua - el Tejar y de vuelta	11 KM	Estudiante	30	20	$ 24.500,00	$ 22.300,00	$ 22.300,00	$ 23.033,33	$ 690.999,90	$ 13.819.998,00
24	Sicande - Tejar y de vuelta	2.3 KM	Estudiante	56	20	$ 13.300,00	$ 12.100,00	$ 12.100,00	$ 12.500,00	$ 700.000,00	$ 14.000.000,00
25	Esperanza- Paquies -Cascajal y de vuelta	5.2 KM	Estudiante	35	20	$ 17.300,00	$ 16.200,00	$ 16.200,00	$ 16.566,67	$ 579.833,45	$ 11.596.669,00
26	Florida-Tobo - Cascajal y de vuelta	10.1 KM	Estudiante	28	20	$ 26.500,00	$ 24.300,00	$ 24.300,00	$ 25.033,33	$ 700.933,24	$14.018.664,80
27	Piragua - Cascajal y de vuelta	2.3 KM	Estudiante	16	20	$ 18.400,00	$ 17.200,00	$ 17.200,00	$ 17.600,00	$ 281.600,00	$ 5.632.000,00
28	Alto Cascajal- las Vueltas- Cascajal y de vuelta	4 KM	Estudiante	5	20	$ 19.400,00	$ 18.200,00	$ 18.200,00	$ 18.600,00	$ 93.000,00	$ 1.860.000,00
29	Sector la Invasión, Pantanos -Cascajal y de vuelta	6.1 KM	Estudiante	13	20	$ 20.400,00	$ 19.200,00	$ 19.200,00	$ 19.600,00	$ 254.800,00	$ 5.096.000,00
30	Mateo rico - Pencua-criollo- Cascajal y de vuelta	7.3 KM	Estudiante	20	20	$ 16.300,00	$ 15.200,00	$ 15.200,00	$ 15.566,67	$ 311.333,40	$ 6.226.668,00
TOTALES						**$ 592.500,00**	**$ 549.520,00**	**$ 545.950,00**	**$ 562.656,67**	**$15.192.517,38**	**$303.850.347,60**

Fuente: Cotizaciones secretaria de Gobierno

5.2 Rutas y Presupuesto Transporte Escolar Municipio de Timaná

En concordancia con el objeto contractual referente **al "APOYO A LA ESTRATEGIA DE ACCESO Y PERMANENCIA POR MEDIO DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LAS INSTITUCIONES OFICIALES DEL MUNICIPIO DE TIMANÁ HUILA"** y conforme a lo pactado en el Convenio Interadministrativo No. 35 de 2026 celebrado entre el Departamento del Huila – Secretaría de Educación y el Municipio de Timaná, la Administración Municipal ha estructurado la operación técnica y económica del servicio.

Para garantizar la cobertura en el sector rural y de difícil acceso, se han definido un total de 30 rutas escolares orientadas a beneficiar a 871 estudiantes matriculados en seis (6) Instituciones Educativas Oficiales del municipio (Cosanza, Naranjal, Pantanos, La Gaitana, El Tejar y Cascajal). Desglose Operativo y Financiero por Rutas A continuación, se detalla la planificación de los recorridos, kilometraje, cantidad de estudiantes focalizados, días de prestación proyectados, valor promedio día por estudiante y el costo total de cada ruta:

INSTITUCIÓN EDUCATIVA	RECORRIDO	N° DE RUTAS	DISTANCIA (KM)	N° DE ESTUDIANTES	N° DE DÍAS	VALOR PROMEDIO ESTUDIANTE	VALOR RUTA
IE COSANZA	San Antonio - Cosanza - Cosanza - San Antonio	1	2.8 KM	25	20	$15.566,67	$ 7.783.335,00
	San Isidro - Cosanza - Cosanza - San Isidro	2	2.1 KM	16	20	$ 18.600,00	$ 5.952.000,00
	Santa Fe - Cosanza y de vuelta	3	4.91 KM	10	20	$ 15.566,67	$ 3.113.334,00
NARANJAL	El Alto - Naranjal y de vuelta	4	3.9 KM	66	20	$ 11.466,67	$ 15.136.004,40
	El Palmo - Naranjal y de vuelta	5	8.2 KM	17	20	$ 18.600,00	$ 6.324.000,00
	La Falda, Centro Poblado Naranjal y de vuelta	6	3.4 KM	45	20	$ 18.600,00	$ 16.740.000,00
	La Minchala - Naranjal y de vuelta	7	7.0 KM	12	20	$ 24.033,32	$ 5.767.996,80
PANTANOS	Alto Sta. Bárbara - Santa Bárbara - Ruta 45 - Pantanos secundaria y de vuelta	8	7.0 KM	18	20	$ 20.600,00	$ 7.416.000,00
	El Diviso - Pantanos Secundaria y de vuelta	9	3.0 KM	49	20	$ 11.466,67	$ 11.237.336,60

	La Victoria - Ruta 45 - Pantanos Secundaria y de vuelta	10	4.1 KM	10	20	$ 19.600,00	$ 3.920.000,00
	Alto Palmito - Palmito - Ruta 45 - Pantanos Secundaria y de vuelta	11	3.2 KM	55	20	$ 17.600,00	$ 19.360.000,00
	Santa Bárbara - Ruta 45 - Pantanos Secundaria y de vuelta	12	3.1 KM	116	20	$ 16.566,67	$ 38.434.674,40
LA GAITANA	Sicana, Las Mercedes - La Gaitana y viceversa	13	6.1 KM	6	20	$ 14.566,67	$ 1.748.000,40
	San Marcos - La Gaitana y viceversa	14	4.24 KM	36	20	$ 26.033,33	$ 18.743.997,60
	Loma Larga - La Gaitana y viceversa	15	6.3 KM	1	20	$ 24.033,32	$ 480.666,40
	Montañita, Quinche - La Gaitana y viceversa	16	6.3 KM	5	20	$ 21.666,67	$ 2.166.667,00
	Aguas Claras - La Gaitana y viceversa	17	6.3 KM	7	20	$ 25.033,32	$ 3.504.664,80
EL TEJAR	Montañita - Tejar y de vuelta	18	3.0 KM	28	20	$ 20.600,00	$ 11.536.000,00
	Quinche - Tejar y de vuelta	19	2.3 KM	26	20	$ 15.566,67	$ 8.094.668,40
	Aguas Claras - Tejar y de vuelta	20	2.5 KM	28	20	$ 24.033,32	$ 13.458.659,20

	Camenzo Buenos Aires - Tejar y de vuelta	21	2.5 KM	37	20	$ 23.033,33	$ 17.044.664,20
	Timaná Ruta 45 - El Tejar y de vuelta	22	2.3 KM	55	20	$ 12.500,00	$ 13.750.000,00
	Palmito Pantanos - Mateo Rico - La Pencua - El Tejar y de vuelta	23	11.0 KM	30	20	$ 23.033,33	$ 13.819.998,00
	Sicande - Tejar y de vuelta	24	2.3 KM	56	20	$ 12.500,00	$ 14.000.000,00
CASCAJAL	Esperanza - Paquies - Cascajal y de vuelta	25	5.2 KM	35	20	$ 16.566,67	$ 11.596.669,00
	Florida - Tobo - Cascajal y de vuelta	26	10.1 KM	28	20	$ 25.033,32	$ 14.018.659,20
	Piragua - Cascajal y de vuelta	27	2.3 KM	16	20	$ 17.600,00	$ 5.632.000,00
	Alto Cascajal - Las Vueltas - Cascajal y de vuelta	28	4.0 KM	5	20	$ 18.600,00	$ 1.860.000,00
	Sector La Invasión, Pantanos - Cascajal y de vuelta	29	6.1 KM	13	20	$ 19.600,00	$ 5.096.000,00
	Mateo Rico Pencua - Criollo - Cascajal y de vuelta	30	7.3 KM	20	20	$ 15.566,67	$ 6.226.668,00
	SUBTOTAL	**30**		**871**		**$ 563.833,29**	**$303.962.663,40**

Fuente: CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 35 DE 2026 CELEBRADO ENTRE EL DEPARTAMENTO DEL HUILA - SECRETARÍA DE EDUCACION Y MUNICIPIO DE TIMANA

6. ESTUDIO DE LA OFERTA

El Modelo de Abastecimiento Estratégico (MAE) de Colombia Compra Eficiente es una herramienta que optimiza la gestión de compras del sector público en Colombia. Basado en cinco principios fundamentales, incluye una herramienta de análisis de oferta que permite a las entidades públicas identificar proveedores potenciales, analizar la oferta del mercado, evaluar la capacidad de los proveedores y seleccionar los mejores.

6.1 Principales proveedores y contratistas según el valor total estimado de la contratación en el Municipio de Timaná

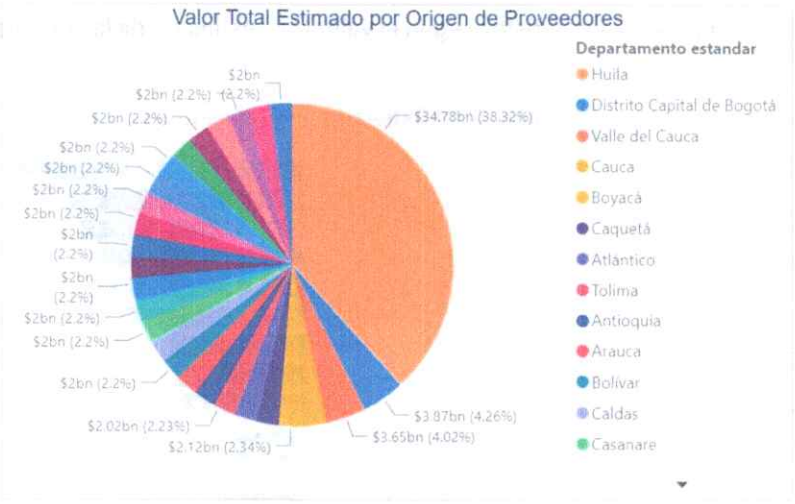


Fuente: MAE Colombia Compra Eficiente

El gráfico identifica a los principales proveedores y contratistas según el valor total estimado de la contratación en el Municipio de Timaná, evidenciando los actores clave en la ejecución de los recursos públicos.

A partir del comportamiento observado se destacan, que, EMPRESAS PÚBLICAS DE TIMANÁ S.A. E.S.P. (incluido un registro adicional bajo la denominación EMPTIMANA) encabeza la lista con más de $2 mil millones, lo que refleja una fuerte asignación de recursos a la prestación de servicios públicos domiciliarios, agua potable y saneamiento básico, le sigue KOMATSU COLOMBIA S.A.S., con un valor cercano a $2 mil millones asociado a la adquisición o mantenimiento de maquinaria y equipo pesado. En el sector salud se destaca la Empresa Social del Estado Hospital Municipal de Timaná, como ejecutor fundamental de programas de salud pública e intervenciones colectivas. En el sector financiero, el Banco de Occidente S.A. figura con un monto relevante (cercano a $1,5 mil millones) por concepto de servicios financieros y bancarios, mientras que empresas e infraestructura especializada como Unión Temporal Aguas Claras 21, Consorcio Vías HE y Unión Temporal Timaná 2023 concentran valores significativos destinados a obras viales y de acueducto.

Así mismo, se destacan en este lapso de tiempo, las empresas de ingeniería y suministros locales/regionales como RM INGENIERIA INTEGRAL SAS, CONSORCIO CUVAR PUENTE e INVERSIONES LA CACICA SAS, cuyos montos oscilan por debajo de los $1 mil millón. Esta distribución evidencia que los mayores volúmenes de contratación concentran su presupuesto en entidades descentralizadas del orden municipal (servicios públicos y salud), servicios financieros y uniones temporales/consorcios orientados a la infraestructura vial y de saneamiento básico, garantizando la ejecución de los proyectos de mayor envergadura técnica y financiera en el Municipio de Timaná.



Fuente: MAE Colombia Compra Eficiente

El gráfico revela una concentración representativa del valor total estimado de contratación en los proveedores radicados en el departamento del Huila, con un monto de $34,78 mil millones, equivalentes al 38,32 % del total analizado.

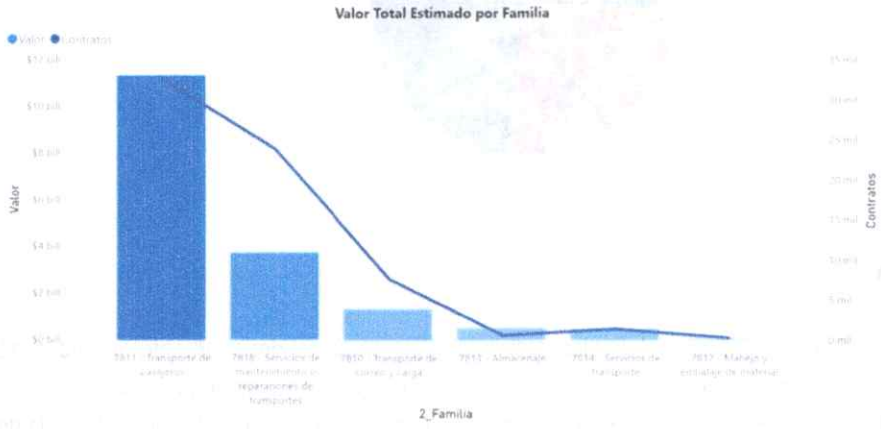
A continuación, se observa una participación diversa y atomizada de proveedores provenientes de otras regiones del país:

En cuanto a los proveedores provenientes de las otras regiones, Distrito Capital de Bogotá se posiciona en primer lugar con $3,87 mil millones (4,26 %), asociado a la contratación de servicios especializados, consultorías y suministros de escala nacional, Valle del Cauca aporta $3,65 mil millones (4,02 %), destacándose entre los proveedores externos del municipio, Cauca y Boyacá registran $2,12 mil millones (2,34 %) y $2,02 mil millones (2,23 %), respectivamente, y, otros departamento como Caquetá, Atlántico, Tolima, Antioquia, Arauca, Bolívar, Caldas, Casanare, presentan una participación homogénea con valores cercanos a los $2 mil millones (2,20 % - 2,23 %) cada uno.

Esta distribución demuestra que, si bien existe una mayor participación de proveedores locales y departamentales en el Huila (explicada por la cercanía geográfica, el dinamismo del mercado local y la agilidad logística en la

ejecución), la contratación del municipio refleja una notable apertura a la pluralidad de oferentes del orden nacional. La presencia activa de proveedores provenientes de más de diez departamentos evidencia procesos de selección abiertos, competitivos y atractivos para empresas de diversas regiones del país.

6.2 Oferta por transporte de pasajeros en el departamento del Huila y departamentos colindantes

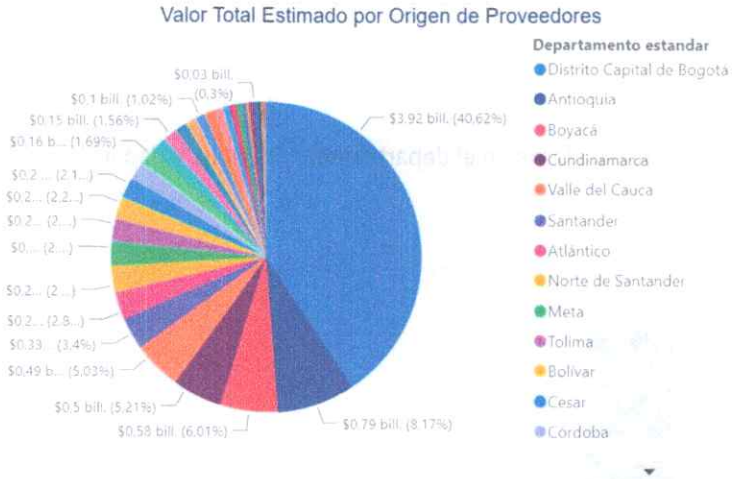


Fuente: MAE Colombia Compra Eficiente

La gráfica analiza la distribución del presupuesto ejecutado y el número de procesos contractuales según las distintas familias del segmeiento de servicios de transporte, almacenaje y logística, bajo modalidades competitivas en el departamento del Huila y departamento colindantes como Caquetá Meta y Tolima

El Transporte de Pasajeros (7811), constituye el eje central de la demanda pública competitiva en el segmento este registra el mayor volumen financiero, superando los $11 billones, con una concentración operativa masiva que bordea los 33 mil contratos. Esta cifra evidencia que los procesos competitivos de mayor envergadura en este sector se destinan prioritariamente a cubrir necesidades recurrentes de transporte (escolar, especial o de personal), le sigue Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes (7818), posicionándose como el segundo rubro de mayor peso, este, cumula un valor cercano a los $3,7 billones y supera los 23 mil contratos, lo que refleja una contratación abierta y constante para el sostenimnto de parques automotores y maquinaria y Transporte de Carga y Correo (7810) este representa la tercera categoría en relevancia económica, registrando un gasto aproximado de $1,3 billones distribuido en cerca de 7,5 mil contratos, la participación restante (7813, 7814 y 7812) asociados a Almacenaje, Servicios complementarios de transporte y Manejo y embalaje presentan ejecuciones presupuestales

inferiores a $0,5 billones y un número muy reducido de contratos (por debajo de los 2 mil procesos), lo que indica una baja utilización de procedimientos competitivos para estos servicios específicos en la región.



Fuente: MAE Colombia Compra Eficiente

El gráfico analiza la distribución del valor total contratado según el departamento de origen de los proveedores, bajo los filtros aplicados en el marco de la contratación competitiva regional, para ello se identifican los siguientes aspectos clave sobre el comportamiento de la oferta y la procedencia de los proponentes adjudicatarios:

Distrito Capital de Bogotá concentra la mayor participación individual en el mercado de proveedores, representando $3,92 billones de la contratación total, lo que equivale al 40,62% del presupuesto analizado. Esto refleja que las empresas constituidas en la capital poseen una alta capacidad de participación y adjudicación en los procesos competitivos de las regiones del departamento del Huila y departamentos aledaños

Le siguen en relevancia de adjudicación departamentos con gran infraestructura empresarial y logística:

- Antioquia: Acumula $0,79 billones con una cuota del 8,17%.
- Boyacá: Representa $0,58 billones, equivalente al 6,01%.
- Cundinamarca: Alcanza $0,5 billones, abarcando el 5,21%.
- Valle del Cauca: Registra $0,49 billones, lo que representa un 5,03%.
- Santander: Participa con $0,33 billones, correspondiente al 3,4%.

El porcentaje remanente se distribuye de forma altamente atomizada entre múltiples departamentos, con participaciones individuales que descienden progresivamente desde el 2,2% ($0,21 billones) hasta valores por debajo del 0,3% ($0,03 billones).

6.3 Modalidades de contratación en el departamento del Huila y departamentos colindantes

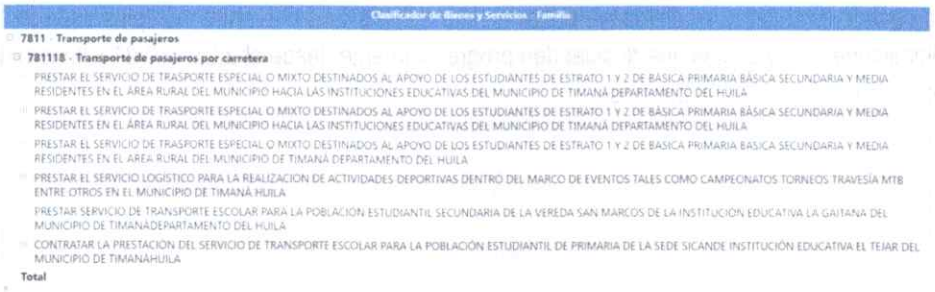


Fuente: MAE Colombia Compra Eficiente

El gráfico analiza la distribución del valor total estimado exclusivamente en las modalidades de contratación competitivas para el segmento evaluado (Código UNSPSC 781118) en el departamento del Huila y colindantes, acumulando un gran total de $17,38 billones.

En las modalidades la Licitación Pública constituye la principal modalidad competitiva de contratación en el sector, abarcando casi el 42% del monto global (alrededor de $7,2 billones). Esto confirma que las cuantías más elevadas y los proyectos de mayor envergadura se tramitan mediante convocatorias públicas abiertas que garantizan la máxima pluralidad de oferentes, la Selección Abreviada Subasta Inversa ocupa el segundo lugar en volumen de recursos contratados, representando aproximadamente $4,6 billones (cerca del 26% del gasto competitivo), la Selección Abreviada de Menor Cuantía representa el tercer bloque con mayor peso presupuestal, alcanzando cerca de $4,2 billones (aproximadamente el 24% del total) y en cuanto a la modalidad de Mínima Cuantía : representa una franja reducida (cercana a los $1,3 billones), orientada a atender adquisiciones de menor escala.

6.4 Procesos de transporte en el municipio de Timaná código CIIU 781118



Clasificador de Bienes y Servicios - Familia
7811 - Transporte de pasajeros
781118 - Transporte de pasajeros por carretera
PRESTAR EL SERVICIO DE TRASPORTE ESPECIAL O MIXTO DESTINADOS AL APOYO DE LOS ESTUDIANTES DE ESTRATO 1 Y 2 DE BASICA PRIMARIA BÁSICA SECUNDARIA Y MEDIA RESIDENTES EN EL ÁREA RURAL DEL MUNICIPIO HACIA LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL MUNICIPIO DE TIMANÁ DEPARTAMENTO DEL HUILA
PRESTAR EL SERVICIO DE TRASPORTE ESPECIAL O MIXTO DESTINADOS AL APOYO DE LOS ESTUDIANTES DE ESTRATO 1 Y 2 DE BÁSICA PRIMARIA BÁSICA SECUNDARIA Y MEDIA RESIDENTES EN EL ÁREA RURAL DEL MUNICIPIO HACIA LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL MUNICIPIO DE TIMANÁ DEPARTAMENTO DEL HUILA
PRESTAR EL SERVICIO DE TRASPORTE ESPECIAL O MIXTO DESTINADOS AL APOYO DE LOS ESTUDIANTES DE ESTRATO 1 Y 2 DE BASICA PRIMARIA BASICA SECUNDARIA Y MEDIA RESIDENTES EN EL AREA RURAL DEL MUNICIPIO DE TIMANÁ DEPARTAMENTO DEL HUILA
PRESTAR EL SERVICIO LOGISTICO PARA LA REALIZACION DE ACTIVIDADES DEPORTIVAS DENTRO DEL MARCO DE EVENTOS TALES COMO CAMPEONATOS TORNEOS TRAVESÍA MTB ENTRE OTROS EN EL MUNICIPIO DE TIMANÁ HUILA
PRESTAR SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LA POBLACIÓN ESTUDIANTIL SECUNDARIA DE LA VEREDA SAN MARCOS DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA LA GAITANA DEL MUNICIPIO DE TIMANÁDEPARTAMENTO DEL HUILA
CONTRATAR LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LA POBLACIÓN ESTUDIANTIL DE PRIMARIA DE LA SEDE SICANDE INSTITUCIÓN EDUCATIVA EL TEJAR DEL MUNICIPIO DE TIMANÁHUILA
Total

Fuente: MAE Colombia Compra Eficiente

La tabla registra los antecedentes de procesos contractuales ejecutados en el Municipio de Timaná (Huila) bajo la clasificación UNSPSC 781118 (Transporte de pasajeros por carretera), reflejando cómo la entidad territorial ha suplido sus necesidades operativas:

Predominando el Servicio de Transporte Escolar Rural constituye el objeto contractual principal y recurrente. La mayoría de los procesos se han enfocado en garantizar la movilidad de los estudiantes de estratos 1 y 2 de educación básica primaria, secundaria y media desde las zonas rurales hacia las instituciones educativas oficiales del municipio.

Focalización Territorial por Sedes se observan objetos contractuales específicos para comunidades rurales delimitada como por el transporte para estudiantes de secundarias rurales o sedes específicas como la vereda San Marcos y la sede Sicandé.

El municipio también ha empleado este código para la contratación de servicios logísticos de transporte destinados al desarrollo de actividades deportivas y eventos locales (campeonatos, torneos y travesías MTB).

6.5 Procesos similares ejecutados en el Municipio de Timaná y Municipios aledaños

AÑO	MUNICIPIO	PROCESO	OBJETO	VALOR	MODALIDAD	URL
2022	Timaná	LP-06-2021	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LA POBLACION ESTUDIANTIL DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL MUNICIPIO DE TIMANAHUILA	$328.044.400,00	LICITACIÓN PÚBLICA	[illegible]
2025	Timana	SAMC-SGG-002-2025	APOYO A LA ESTRATEGIA DE ACCESO Y PERMANENCIA POR MEDIO DE LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LAS INSTITUCIONES		Selección abreviada menor cantidad	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=CO

			OFICIALES DEL MUNICIPIO DE TIMANA HUILA	208.460.000		1.PPI.3869177 4&isFromPubli cArea=True&is Modal=False
2021	Acevedo	SA 007 DE 2021	CONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR CON UNA EMPRESA QUE SE ENCUENTRE LEGALMENTE CONSTITUIDA PARA QUE CUBRA 58 RUTAS ESCOLARES PERTENECIENTES A LAS NUEVE INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL MUNICIPIO DE ACEVEDO DEPARTAMENTO DEL HUILA	$182.137.000,00	Selección Abreviada de Menor Cuantía	
2023	Campoalegre	SASI 004 2023	PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN EL MUNICIPIO DE CAMPOALEGRE, DEPARTAMENTO DEL HUILA.	$310.736.169,00	Subasta	
2025	La Argentina	SAMC-SGG-004-2025	"PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR A LOS ESTUDIANTES DE LAS DISTINTAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL MUNICIPIO DE LA ARGENTINA – HUILA".	$ 170,000,000	Selección Abreviada de Menor Cuantía (Ley 1150 de 2007)	
2024	La Plata	LAPLATA-SECDT-SA-SPS-005-2024	APOYO PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR EN ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE LA PLATA HUILA.	343.128.000	Selección abreviada menor cantidad	https://communit y.secop.gov.co/P ublic/Tendering/ OpportunityDetail /Index?noticeUID =CO1.NTC.7032 810&isFromPubli cArea=True&isM odal=False
2023	Paicol	LP-003-2023	PRESTACION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESCOLAR TERRESTRE PARA ESTUDIANTES DE LA INSTITUCION EDUCATIVA LUIS EDGAR DURAN RAMIREZ DEL MUNICIPIO DE PAICOL HUILA PARA EL AÑO 2023	$355.576.000,00	Licitación pública	https://siaobserv a.auditoria.gov.co/guess/cto_ficha_resumen_guess.aspx?idc=8739999&ide=e90f05ae-079c-4842-a94b-b0cdc4c02219

7 ANÁLISIS ESTADÍSTICO Y FINANCIERO

Con el fin de garantizar la objetividad, transparencia y trazabilidad en la construcción de la muestra utilizada para el cálculo de los indicadores financieros del presente estudio, la entidad realizó el siguiente procedimiento:

I. Identificación inicial de proveedores del departamento del Huila y Departamentos colindantes

Se consultó el Modelo de Abastecimiento Inteligente (MAI), herramienta de analítica de datos de contratación pública dispuesta por la Agencia Nacional de Contratación Pública de Colombia Compra Eficiente, a través de su tablero dispuesto en Microsoft Power BI, filtrando los proveedores que han ejecutado contratos bajo el código CIIU 78111800, relacionados con el objeto del presente proceso, en el departamento del Huila y en los departamentos aledaños Tolima, Caquetá, Putumayo y Cundinamarca, ordenados por Valor Total Estimado contratado.

II. Depuración y verificación en el RUES

Se realizó la consulta en la herramienta Microsoft Power BI sobre el reporte de contratación histórica del Modelo de Abastecimiento SECOP II. Para ello, se aplicó un filtro consolidado por proveedores con experiencia ejecutando contratos bajo el código CIIU 78111800 en el departamento del Huila, organizados jerárquicamente de mayor a menor según el Valor Total Estimado contratado.

Proveedor	Valor Total Estimado
TECNIPROYECTOS MIL SAS	$191.935.913.972
TRANSPORTE ICEBERG DE COLOMBIA SA	$74.810.445.602
UNION TEMPORAL NUTRIESCOLAR	$71.810.876.374
SERVICIOS ESPECIALES EL SOL DE LA VARIANTE SAS	$43.991.650.985
CONSORCIO TRANSPORTANDO FUTURO CALI 2023	$33.402.176.277
TRANSPORTES ESPECIALES LA ESTRELLA SAS	$30.327.464.800
ESCOTURS SAS	$28.791.314.703
CELUTAXI CITY SAS	$24.959.942.232
SANDRA YANET DIAZ JIMENEZ	$22.170.843.984
SOCIEDAD DE TRANSPORTADORES SOTRANSVEGA SAS	$21.597.634.865
SAESCO INGENIERIA SAS	$17.259.977.599
SERVICIO DE ALIMENTOS Y LOGISTICA SAS	$16.466.971.782
LUIS FERNANDO ROBAYO DIAZ	$16.357.418.006
Lácteos Appenzell SAS	$14.080.641.265
COMERCIALIZADORA NELMAR	$13.959.843.640
RESGUARDO INDIGENA COROCITO YOPALITO WACOYO	$13.073.872.504
TURISNAL SAS	$12.199.129.318
TECNIMOTOR REPUESTOS Y RECTIFICADORA	$12.088.821.945
CASA INGLESA	$11.613.097.032
PONY ESPECIAL SAS	$11.323.183.343
SOTRANSVEGA SAS	$10.808.932.377
EMPRESA DE TRANSPORTE DE SERVICIO ESPECIAL Y ESCOLAR ESCOTURS SAS	$10.462.335.059
TRANSMARCAS SAS	$10.376.009.554
TRANSPORTE MASA LTDA	$9.942.280.482
UT ACS LOGISTICS	$9.551.188.172
TORARICA TOURS SAS	$9.350.302.223
DHL EXPRESS COLOMBIA LTDA	$8.262.653.729
PRESTEZA SOLUCIONES SERVICIOS AS	$8.178.638.696
AMERICAN TOUR SAS	$8.070.395.342
VIP LINE EXPRESS SAS	$7.939.613.780
AMERICAN TOUR	$7.823.363.912
SERVICIOS INTEGRALES GB SAS	$7.820.054.599
EMOTION GLOBAL SAS	$7.793.507.840
STOCK GESTION INTEGRAL SAS	$7.725.607.348
INTEGRATED ENGINEERING SERVICES SAS	$7.424.238.841
MANEJO TECNICO DE INFORMACION SA	$7.412.507.387
SERVICIOS ESPECIALES COLMENAR SA	$7.004.961.141
EMPRESA DE TRANSPORTE DE SERVICIO ESPECIAL Y ESCOLAR ESCOTURS SAS	$6.999.331.625
VRAE SAS	$6.847.806.000
AUTOMETA SERVICIO ESPECIAL SAS	$6.604.645.601
PINTO PAEZ Y CIA S EN C	$6.527.660.921
ESPECIALES EMI SAS	$6.300.711.609
MAXIMOTORS DEL META	$6.171.149.817
EMPRESA DE SERVICIO ESPECIAL ESPETOURS SAS	$5.754.583.423
IRON MOUNTAIN COLOMBIA SAS	$5.739.299.181
MARK VLADIMIR MORA CARVAJAL	$5.378.432.778
SERVICIOS ESPECIALES DEL LLANO SA	$5.363.352.000
PLASTICOS MQ SAS	$5.334.928.154
UNION TEMPORAL MANTENIMIENTO CALI	$5.295.000.000
SOCIEDAD PROMOTORA INTERNACIONAL DE TURISMO Y TRANSPORTE SERVICIO ESPECIAL PROINTURES SAS	$5.232.199.108
MANEJO TECNICO DE LA INFORMACION SA	$5.166.265.142
INVERSIONES GUERFOR SAS	$4.996.982.919
TRANSPORTES TORRES LTDA	$4.823.238.455

Fuente: MAE Colombia Compra Eficiente

A partir del listado inicial de proveedores identificado en el numeral anterior, se procedió a verificar, entidad por entidad, en el Registro Único Empresarial y Social (RUES) de las Cámaras de Comercio, con el fin de establecer las empresas que posiblemente se pudieran presentar al proceso

Por lo anterior, el presente estudio contiene la información financiera del año 2025 de las personas jurídicas tomadas en el muestreo, quienes a dicha fecha habían realizado el reporte de sus estados financieros en la respectiva Cámara de Comercio.
Dicho muestreo se encuentra a continuación:

N°.	1	2	3	4	5
Nit	**813008520 - 4**	**52551967 - 1**	900530135 - 4	**900400695 - 1**	**900529518 – 1**
Activo Corriente	$ 1.736.446.541	$ 8.685.025.648	$ 2.719.844.245	$ 1.216.910.622	$ 3.581.136.503
Activo No Corriente	$ 1.897.970.303	$ 1.638.227.445	$ 1.149.958.183	$ 253.918.372	$ 2.047.496.047
Activo Total	$ 3.634.416.844	$ 10.323.253.093	$ 3.869.802.428	$ 1.470.828.994	$ 5.628.632.550
Pasivo Corriente	$ 351.027.216	$ 1.141.713.435	$ 1.556.552.050	$ 29.901.934	$ 684.026.760
Pasivo No Corriente	$ 12.241.000	$ 1.639.662.065	$ 80.823.569	$ 0	$ 757.488.824
Pasivo Total	$ 363.268.216	$ 2.781.375.500	$ 1.637.375.619	$ 29.901.934	$ 1.441.515.584
Patrimonio Neto	$ 3.271.148.628	$ 7.541.877.593	$ 2.232.426.809	$ 1.440.927.060	4187116966
Balance Social	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0
Ingresos Actividad Ordinaria	$ 3.527.154.588	$ 7.151.853.541	$ 4.855.442.044	$ 863.997.926	$ 7.041.846.909
Otros Ingresos	$ 67.385.240	$ 27.269.590	$ 13.951.172	$ 90.686	$ 141.805.457
Costo de Ventas	$ 3.035.457.962	$ 4.211.283.037	$ 3.130.691.095	$ 307.143.464	$ 4.800.830.043
Gastos Operacionales	$ 233.506.059	$ 1.077.275.550	$ 962.950.480	$ 364.698.185	$ 934.761.696
Otros Gastos	$ 108.723.320	$ 16.497.059	$ 332.069.832	$ 155.303.712	$ 395.540.161
Gastos Impuestos	$ 39.257.000	$ 573.824.971	$ 64.616.973	$ 0	$ 8.637.500
Utilidad/Perdida Operacional	$ 258.190.567	$ 1.863.294.954	$ 761.800.469	$ 192.156.277	$ 1.607.187.797
Resultado del Periodo	$ 177.595.487	$ 1.165.038.577	$ 379.064.836	$ 36.943.250	$ 1.043.882.966

N°.	6	7	8	9	10
Nit	900380956 - 1	83219367 - 1	901258944 - 4	1075249833 – 2	901025736 – 9
Activo Corriente	$ 1.246.227.120	$ 107.545.289	$ 435.427.855	$ 2.759.382.376	$ 4.688.438.692

Activo No Corriente	$ 996.798.612	$ 56.440.000	$ 409.051.100	$ 643.420.063	$ 993.597.120
Activo Total	$ 2.243.025.732	$ 163.985.289	$ 844.478.955	$ 3.402.802.439	$ 5.682.035.812
Pasivo Corriente	$ 425.507.676	$ 384.000	$ 189.587.466	$ 651.106.593	$ 666.075.954
Pasivo No Corriente	$ 285.276.942	$ 0	$ 19.322.000	$ 625.210.327	$ 1.950.000.000
Pasivo Total	$ 710.784.618	$ 384.000	$ 208.909.466	$ 1.276.316.920	$ 2.616.075.954
Patrimonio Neto	$ 1.532.241.114	$ 163.601.289	$ 635.569.489	$ 2.126.485.519	$ 3.065.959.858
Balance Social	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0
Ingresos Actividad Ordinaria	$ 3.211.101.289	$ 1.483.192.450	$ 2.274.952.608	$ 3.282.922.000	$ 8.026.349.217
Otros Ingresos	$ 65.713.623		$ 0	$ 0	$ 10.144.981
Costo de Ventas	$ 1.989.755.720	$ 1.409.638.978	$ 1.555.512.056	$ 2.742.983.831	$ 5.916.793.031
Gastos Operacionales	$ 307.022.758	$ 17.121.765	$ 152.426.598	$ 0	$ 1.193.014.207
Otros Gastos	$ 189.667.238	$ 131.460	$ 0	$ 6.875.650	$ 444.903.619
Gastos Impuestos	$ 289.736.478	$ 384.000	$ 181.444.465	$ 0	$ 57.685.206
Utilidad/Perdida Operacional	$ 790.369.196	$ 56.431.707	$ 719.440.552	$ 533.062.519	$ 858.856.772
Resultado del Periodo	$ 500.632.718	$ 55.916.247	$ 385.569.489	$ 533.062.519	$ 424.098.134

Nº.	11	12	13	14	15
Nit	813013636 - 1	900940450 - 9	901268624 - 5	901590354 – 0	901487069 - 6
Activo Corriente	$ 972.495.567	$ 350.218.453	$ 1.139.030.649	$ 235.797.855	$ 820.226.838
Activo No Corriente	$ 237.161.015	$ 144.190.261	$ 1.156.500.000	$ 443.969.263	$ 283.550.000
Activo Total	$ 1.209.656.582	$ 494.408.714	$ 2.295.530.649	$ 679.767.118	$ 1.103.776.838
Pasivo Corriente	$ 133.637.996	$ 2.052.854	$ 454.096.827	$ 8.334.000	$ 158.787.000
Pasivo No Corriente	$ 500.735.075	$ 73.148.055		$ 193.871.880	
Pasivo Total	$ 634.373.071	$ 75.200.909	$ 454.096.827	$ 202.205.880	$ 158.787.000
Patrimonio Neto	$ 575.283.511	$ 419.207.805	$ 1.841.433.822	$ 477.561.238	$ 944.989.838
Balance Social	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0
Ingresos Actividad Ordinaria	$ 1.074.951.561	$ 136.940.000	$ 6.195.396.363	$ 1.153.905.190	$ 1.821.783.000
Otros Ingresos	$ 114.662	$ 1.617	$ 325.650		$ 24.753.923
Costo de Ventas	$ 760.688.787	$ 0	$ 4.074.788.299	$ 859.646.347	$ 1.097.870.080
Gastos Operacionales	$ 156.854.121	$ 136.470.178	$ 1.444.013.800	$ 191.955.398	$ 184.212.839
Otros Gastos	$ 9.099.315	$ 85.140	$ 4.222.513	$ 0	$ 7.300.650

Gastos Impuestos	$ 0	$ 0	$ 264.686.000	$ 0	$ 84.149.000
Utilidad/Perdida Operacional	$ 157.408.653	$ 469.822	$ 672.697.401	$ 102.303.445	$ 480.264.262
Resultado del Periodo	$ 148.424.000	$ 386.299	$ 408.011.401	$ 102.303.445	$ 473.004.354

N°.	16	17	18	19
Nit	900429738 - 4	813004745 - 6	900121943 - 4	901521929 - 0
Activo Corriente	$ 607.046.680	$ 797.268.310	$ 1.307.944.816	$ 1.095.282.486
Activo No Corriente	$ 1.703.587.653	$ 720.029.888	$ 824.511.339	$ 853.917.000
Activo Total	$ 2.310.634.333	$ 1.517.298.198	$ 2.132.456.155	$ 1.949.199.486
Pasivo Corriente	$ 280.581.571	$ 201.346.610	$ 176.537.199	$ 890.019.774
Pasivo No Corriente	$ 78.451.850	$ 290.096.260	$ 273.056.256	$ 0
Pasivo Total	$ 359.033.421	$ 491.442.870	$ 449.593.455	$ 890.019.774
Patrimonio Neto	$ 1.951.600.912	$ 1.025.855.328	$ 1.682.862.700	$ 1.059.179.712
Balance Social	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0
Ingresos Actividad Ordinaria	$ 1.856.764.974	$ 1.120.707.190	$ 1.481.917.693	$ 1.871.790.978
Otros Ingresos	$ 9.767.058	$ 29.758.677	$ 28.364.045	$ 0
Costo de Ventas	$ 0	$ 486.938.426	$ 60.449.658	$ 1.606.261.630
Gastos Operacionales	$ 1.316.654.278	$ 340.813.087	$ 863.501.505	$ 29.437.347
Otros Gastos	$ 72.480.637	$ 4.534.200	$ 333.217.779	$ 156.223.140
Gastos Impuestos	$ 128.976.000	$ 18.801.684	$ 14.133.000	$ 26.533.624
Utilidad/Perdida Operacional	$ 540.110.696	$ 18.801.684	$ 586.287.198	$ 75.810.354
Resultado del Periodo	$ 348.421.117	$ 206.817.058	$ 238.979.796	$ 49.276.730

Es importante precisar que la identificación inicial de proveedores y su verificación en el RUES, descritas en los numerales I y II precedentes, se realizó a partir de un total de diecinueve (19) empresas obtenidas mediante el Modelo de Abastecimiento Estratégico (MAE) de Colombia Compra Eficiente. Sin embargo, al momento de calcular los indicadores financieros previstos para el presente estudio se evidenció que dicha fuente no contaba con la información necesaria para determinar el indicador de razón de cobertura de intereses, dado que los reportes financieros consultados en el RUES no discriminan los gastos financieros de cada persona jurídica en el año estudiado. En consecuencia, la información obtenida del MAE y del RUES se conservó únicamente como referencia para identificar las empresas que, de acuerdo con su experiencia y trayectoria en el sector, posiblemente podrían presentarse al proceso de contratación, mas no como fuente para el cálculo de los indicadores financieros. Por tal razón, se acudió a una segunda fuente de información, la Superintendencia de Sociedades, la cual suministró la

totalidad de los datos requeridos para el cálculo completo de los indicadores financieros con base en el año 2025, según se describe a continuación

Basado en la información más reciente suministrada por la SuperSociedades, donde reportan las empresas del sector Pymes Individuales, con corte 31 de diciembre de 2025, se consultó la información en la base: *https://siis.ia.supersociedades.gov.co/#/massivereports*

SECTORES INCLUIDOS
H4921 - Transporte de pasajeros
H4922 - Transporte mixto

Se calculó el promedio de cada uno de los indicadores financieros para una muestra de 39 empresas con información financiera a 31/12/2025 (última información disponible a la fecha de la realización del estudio). Así las cosas, el presente estudio contiene la información financiera del último año disponible de las personas jurídicas tomadas en el muestreo, atendiendo a las nuevas disposiciones normativas y garantizando la consistencia metodológica del análisis. Para efectos de este informe, se consideraron únicamente empresas activas y con reporte completo, lo que permite que los resultados reflejen de manera representativa el comportamiento financiero del segmento empresarial analizado. Los indicadores del muestreo se indican a continuación

INFORMACIÓN FINANCIERA CORTE 2025						
N°.	NIT	INDICE DE LIQUIDEZ	INDICE ENDEUDAMIENTO	RAZON COBERTURA INTERESES	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
1	800029156	1,307948	0,612840389	3,801669	0,47287611	0,18307853
2	800110429	3,163372	0,176934121	4,005403	0,09901923	0,08149935
3	805002626	2,938338	0,28296807		0,2310395	0,1656627
4	809011822	52,63286	0,526485578		0,0314732	0,01490301
5	812000250	2,212052	0,204829051		0,01249028	0,00993191
6	813003942	2,924113	0,53760403		0,0649993	0,03005542
7	830033581	3,203338	0,533163947	36,31525	0,21202187	0,09897945
8	830041168	29,29743	0,050903415	-71,389	-0,0928791	-0,0881512
9	830098216	5,208433	0,374252247		0,20933864	0,13099318
10	830133622	25,232	0,936450777		-0,149965	-0,0095302
11	830502328	31,45433	0,755270455		0,03686638	0,00902229
12	890117522	1,124561	0,226946831		0,05722167	0,04423539
13	900026405	3,24416	0,75353509		0,38371919	0,09457331
14	900068323	1,161766	0,481937199	2,511695	0,24655169	0,12772926

15	900108582	16,39888	0,03871389		0,025415	0,02443109
16	900134574		0,842405026		0	0
17	900155645	0,702059	0,729007644	1,943644	0,18875333	0,05115071
18	900231332	0,944919	0,971228782	1,147892	0,52913546	0,01522387
19	900273933	0,468561	0,787416186		-0,0138047	-0,0029347
20	900304875	1,751483	2,165511797	1,216298	-0,1504003	0,17529336
21	900308171	29,29405	0,632552593	1,65081	0,23738534	0,08722663
22	900358313	7,643821	0,135991241		0,20491939	0,17705215
23	900379933		0,853354897		0	0
24	900390928	15,2691	0,255794966	1,093419	0,03670884	0,02731891
25	900422659	0,102523	0,463098499		-0,0770896	-0,0413895
26	900456298	5,014422	0,153667155	33,91619	0,25737592	0,21782569
27	900470772	5,24442	0,136244904		0,12019174	0,10381622
28	900480780	46,62852	0,089920185	425,6079	0,06760323	0,06152434
29	900553274	1,551534	0,527696025	78,5611	0,82145171	0,38797491
30	900702793	23,03746	0,665225535		0,15087817	0,05051016
31	900707774	0,037172	0,72058386	1,87147	0,13109044	0,03662879
32	900817050	0,438916	0,028419093		0	0
33	900850867	1,942815	0,470646741		-0,075326	-0,0398741
34	901067629	2,092144	0,486629069		0,0858826	0,04408963
35	901166801	0,460928	0,563523423		0,04475521	0,0195346
36	901192246	2,866755	0,23772728		0,02843265	0,02167343
37	901323036	2,367963	0,560032567	19,99925	0,04702151	0,02068793
38	901361556	0,505619	0,977664742	1,566438	9,15673475	0,20451803
39	901427450	1,747491	0,490642634	5,191543	0,27887814	0,14204864

De las treinta y nueve (39) empresas que conforman la muestra, veintidós (22) no registran gastos de intereses en el período analizado, por lo que el denominador del indicador de razón de cobertura de intereses es igual a cero (0) y la operación matemática no resulta procedente. En consecuencia, los estadísticos de este indicador se calcularon sobre las diecisiete (17) empresas que sí reportan gastos financieros.

En atención a lo señalado en la sección VI del Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación, expedido por Colombia Compra Eficiente, la Entidad establece expresamente la siguiente regla de evaluación: el proponente que no registre gastos de intereses, y cuyo indicador de razón de cobertura de intereses no pueda calcularse por ser el denominador igual a cero (0), se entenderá **HABILITADO** respecto de este indicador. Esta regla aplica tanto a proponentes singulares como a cada uno de los integrantes de proponentes plurales, y será incorporada en los Documentos del Proceso.

Estadísticos de tendencia central y dispersión.

ESTADÍSTICO	INDICE DE LIQUIDEZ	INDICE ENDEUDAMIENTO	RAZON COBERTURA INTERESES	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
MEDIA	8,96	0,52	32,29	0,36	0,07
DESV ESTAN	13,52	0,39	105,37	1,46	0,09
M-1 DESV ESTAN	-4,55	0,14	-73,07	-1,10	-0,02
M+1 DESV ESTAN	22,48	0,91	137,66	1,82	0,16
MIN	0,04	0,03	-71,39	-0,15	-0,09
Q1	1,14	0,23	1,39	0,01	0,01
Q2	2,87	0,53	2,51	0,07	0,04
Q3	11,46	0,73	26,96	0,23	0,13
MAX	52,63	2,17	425,61	9,16	0,39
RIC	10,31	0,50	25,57	0,22	0,12
RIC INFERIOR	-14,33	-0,53	-36,96	-0,32	-0,17
RIC SUPERIOR	26,93	1,48	65,31	0,56	0,30
RANGO	52,60	2,14	497,00	9,31	0,48
N° CLASE	4	4	4	4	4
RANGO DE CLASE	13,15	0,53	124,25	2,33	0,12

De la anterior información se puede concluir que hay presencia de datos atípicos cuando:

1. La desviación estándar es superior a la media.
2. El límite inferior del primer intervalo de dispersión arroja un valor negativo.

III. Índices de Correlación

Con el fin de determinar el grado de relación entre los indicadores exigidos a los proponentes, se calcularon sus coeficientes de correlación a partir de la primera muestra analizada. Los resultados obtenidos son los siguientes:

	INDICE DE LIQUIDEZ	INDICE ENDEUDAMIENTO	R. COBERTURA INTERESES	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
INDICE DE LIQUIDEZ	1				

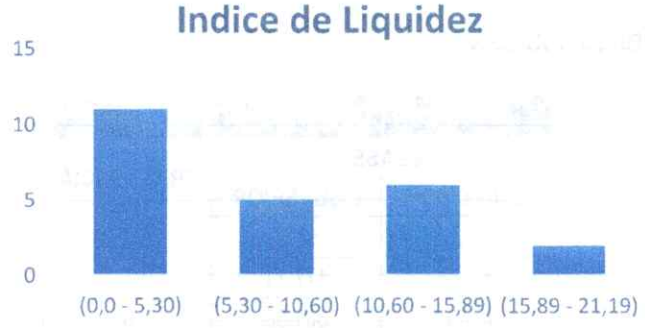
INDICE ENDEUDAMIENTO	-0,26	1			
RAZON COBERTURA INTERESES	0,04	-0,46	1		
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	-0,27	0,60	0,68	1	
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	-0,29	0,32	0,88	0,86	1

Debido a la presencia de valores atípicos que distorsionan el cálculo de los indicadores, se recomienda efectuar un filtro o depuración de la información para el procesamiento de los índices, manteniendo intacta la base de datos original

A continuación, se procede con la elaboración de histogramas y curva de distribución normal, para ver de forma practica la aglomeración de datos por diferentes tipos de clases.

INDICE DE LIQUIDEZ

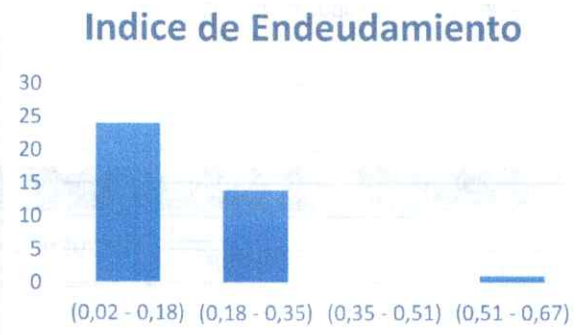
ÍNDICE DE LIQUIDEZ		
CLASES		FRECUENCIA
L INFERIOR	L SUPERIOR	
0,04	13,19	28
13,19	26,34	4
26,34	39,48	3
39,48	52,63	2



Se evidencia la presencia de datos atípicos en las gráficas. No obstante, se deben revisar formalmente las condiciones correspondientes antes de proceder con su depuracion

INDICE DE ENDEUNDAMIENTO

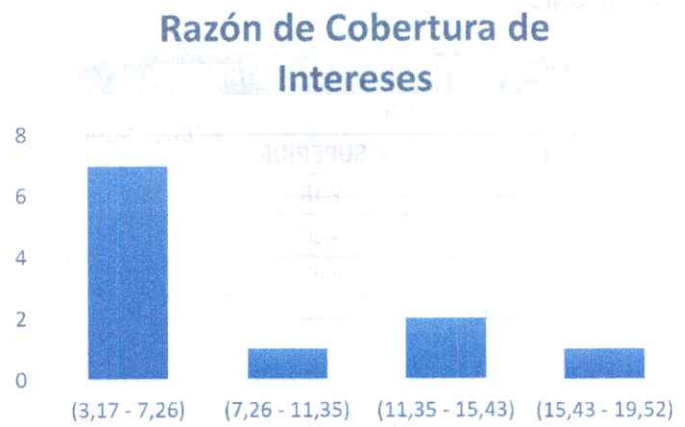
INDICE ENDEUDAMIENTO		
CLASES		FRECUENCIA
L INFERIOR	L SUPERIOR	
0,03	0,56	24
0,56	1,10	14
1,10	1,63	0
1,63	2,17	1



En cuanto al índice de endeudamiento, la inspección gráfica confirma que no presenta datos atípicos, registrando un comportamiento dentro de los límites esperados dentro de la muestra

RAZON COBERTURA DE INTERESES

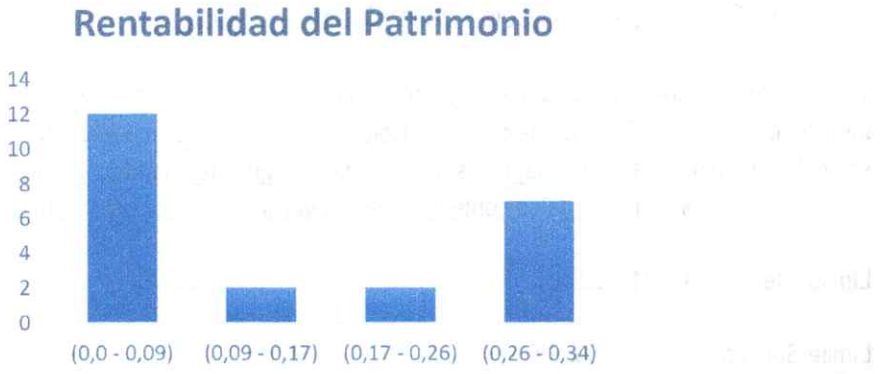
RAZON COBERTURA INTERESES		
CLASES		FRECUENCIA
L INFERIOR	L SUPERIOR	
-71,39	52,86	15
52,86	177,11	1
177,11	301,36	0
301,36	425,61	1



Se evidencia la presencia de datos atípicos en las gráficas. No obstante, se deben revisar formalmente las condiciones correspondientes antes de proceder con su depuración

RENTABILIDAD DEL ACTIVO

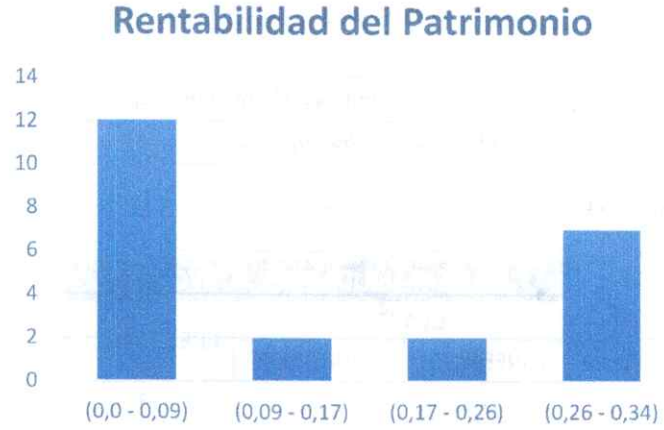
RENTABILIDAD DEL ACTIVO		
CLASES		FRECUENCIA
L INFERIOR	L SUPERIOR	
-0,09	0,03	18
0,03	0,15	14
0,15	0,27	6
0,27	0,39	1



Se evidencia la presencia de datos atípicos en las gráficas. No obstante, se deben revisar formalmente las condiciones correspondientes antes de proceder con su depuración

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO		
CLASES		FRECUENCIA
L INFERIOR	L SUPERIOR	
-0,15	2,18	38
2,18	4,50	0
4,50	6,83	0
6,83	9,16	1



Se evidencia la presencia de datos atípicos en las gráficas. No obstante, se deben revisar formalmente las condiciones correspondientes antes de proceder con su depuración

III Criterio Técnico de Depuración de la Muestra Financiera

Tras confirmar la presencia de valores atípicos (outliers), y en estricto cumplimiento de los lineamientos de la Guía para la Elaboración de Estudios de Sector de Colombia Compra Eficiente, la depuración de la información financiera se realizó mediante la metodología estadística del Rango Intercuartílico Ampliado (RIC).Bajo este criterio, se conservaron únicamente los datos contenidos dentro del límite técnico de aceptación:

Límite Inferior = Q1 - (1.5 x RIC)

Límite Superior = Q3 + (1.5 x RIC)

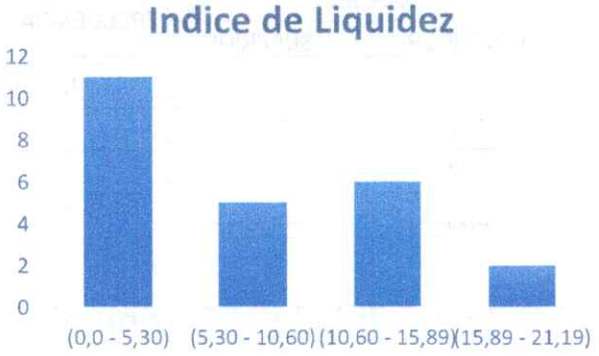
Donde RIC = Q3 - Q1

De esta forma, se depuraron de manera objetiva las distorsiones extremas y sesgos en la muestra, garantizando que la mediana (Q2) obtenida para la fijación de los indicadores financieros sea plenamente representativa de las condiciones reales del mercado

Muestras posteriores a la depuración de datos

INDICE DE LIQUIDEZ

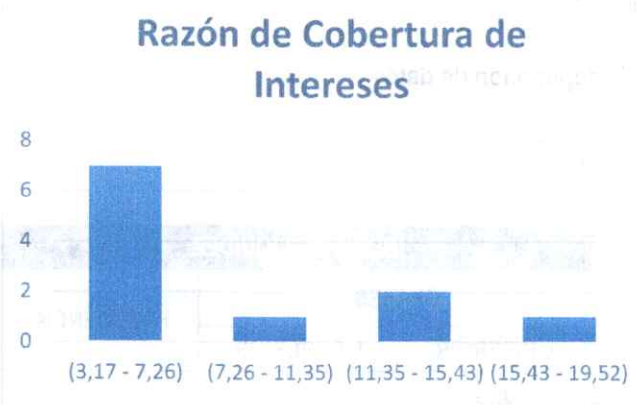
ÍNDICE DE LIQUIDEZ		
CLASES		FRECUENCIA
L INFERIOR	L SUPERIOR	
0,04	1,34	11
1,34	2,64	5
2,64	3,94	6
3,94	5,24	2



RAZÓN COBERTURA DE INTERESES

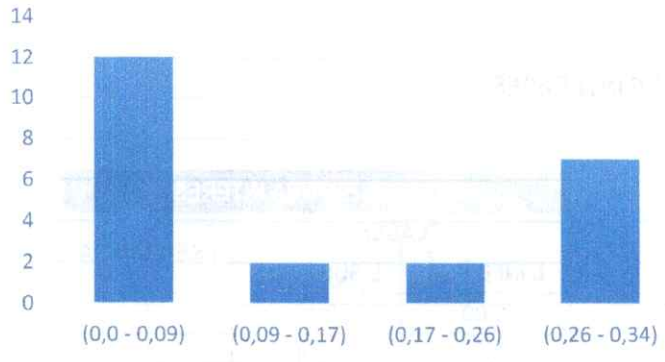
RAZON COBERTURA INTERESES		
CLASES		FRECUENCIA
L INFERIOR	L SUPERIOR	
1,09	2,12	7
2,12	3,14	1
3,14	4,17	2

4,17	5,19	1



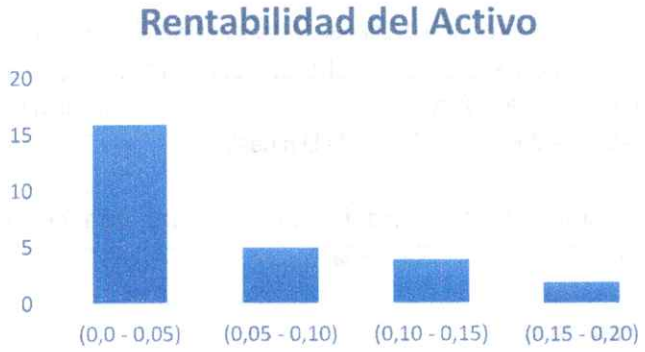
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO		
CLASES		FRECUENCIA
L INFERIOR	L SUPERIOR	
0,00	0,07	12
0,07	0,14	2
0,14	0,21	2
0,21	0,28	7



RENTABILIDAD DEL ACTIVO

RENTABILIDAD DEL ACTIVO		
CLASES		FRECUENCIA
L INFERIOR	L SUPERIOR	
0,00	0,05	16
0,05	0,10	5
0,10	0,15	4
0,15	0,20	2



El índice de endeudamiento no requirió de depuración de datos atípicos. A continuación, se muestran los histogramas y las curvas de distribución después de la depuración de datos atípicos.

ESTADÍSTICO	INDICE DE LIQUIDEZ	INDICE ENDEUDAMIENTO	RAZON COBERTURA INTERESES	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
MEDIA	1,89	0,52	2,36	0,12	0,06
DESV ESTAN	1,46	0,39	1,37	0,10	0,06
M-1 DESV ESTAN	0,42	0,14	0,99	0,02	0,00
M+1 DESV ESTAN	3,35	0,91	3,73	0,21	0,12
MIN	0,04	0,03	1,09	0,00	0,00
Q1	0,55	0,23	1,22	0,04	0,02

Q2	**1,65**	**0,53**	**1,87**	**0,07**	**0,04**
Q3	2,93	0,73	3,80	0,21	0,10
MAX	5,24	2,17	5,19	0,28	0,20
RIC	2,38	0,50	2,59	0,18	0,08
RIC INFERIOR	-3,02	-0,53	-2,66	-0,23	-0,11
RIC SUPERIOR	6,50	1,48	7,68	0,47	0,22
RANGO	5,21	2,14	4,10	0,28	0,20
N° CLASE	4	4	4	4	4
RANGO DE CLASE	1,30	0,53	1,02	0,07	0,05

Criterio para la Determinación de Indicadores Financieros Habilitantes

Con el fin de garantizar la libre concurrencia y mitigar el riesgo contractual, la entidad seleccionó el Segundo Cuartil (Q2) / Mediana obtenido del análisis estadístico del sector para fijar los requisitos habilitantes de capacidad financiera. La elección de la mediana (Q2) responde a que es una medida de tendencia central robusta, la cual no se ve distorsionada por valores extremos o atípicos de la muestra.

En consecuencia, los requisitos de capacidad financiera exigidos para el presente proceso contractual corresponden a las cifras resaltadas en la tabla previa

8 INDICADORES DEFINITIVOS

Asi las cosas, los futuros proponentes para verse habilitados financiera y organizacionalmente deberán cumplir con los siguientes indicadores:

8.1 INDICADORES CAPACIDAD FINANCIERA

INDICE	CONDICION	VALOR
INDICIDE DE LIQUIDEZ	Mayor o igual a	**1.65**
INDICIDE DE ENDEUDAMIENTO	Menor o igual a	**0.53**
RAZON COBERTURA DE INTERESES	Mayor o igual a	**1.87**

Los indicadores de capacidad financiera contenidos en el articulo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015 y que, en consecuencia, deben estar contenidos en el RUP

Indice de Liquidez = Activo Corriente / Pasivo Corriente, el cual determina la capacidad que tiene un

proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. El indice de liquidez del oferente para la presente contratación se establece como la relación entre los activos corrientes sobre el pasivo corriente.

$$\textbf{\textit{Indice de Liquidez}} = \frac{Activo\ Corriente}{Pasivo\ Corriente} = \geq 1.65$$

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

$$\textbf{\textit{Índice de Endeudamiento}} = \frac{Pasivo\ Total}{Activo\ Total} = \leq\ 0.53$$

Razón de Cobertura de Intereses = Utilidad Operacional / Gastos de Intereses, el cual refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. La razón de cobertura de intereses del oferente para la presente contratación se establece como la relación entre la utilidad operacional sobre los gastos por intereses, la oferta que no cumpla con el presente indicador no continuará en el proceso.

$$\textbf{\textit{Razón de Cobertura de Intereses}} = \frac{Utilidad\ Operacional}{Gastos\ de\ Intereses} = \geq 1.87$$

En el evento en que el proponente reporte Gastos de Intereses equivalentes a cero (0), la Razón de Cobertura de Intereses no podrá calcularse matemáticamente por indeterminación (división por cero). En este caso, el proponente se entenderá **HABILITADO** en dicho indicador, siempre que su Utilidad Operacional sea mayor a cero (>0) y cumpla con los demás indicadores de Capacidad Financiera (Índice de Liquidez e Índice de Endeudamiento) exigidos en el presente proceso. Si la Utilidad Operacional es menor o igual a cero (0), el proponente resultará **NO HABILITADO**.

8.5 INDICADORES DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

El proponente deberá demostrar en el certificado del RUP, los siguientes indicadores de capacidad organizacional:

INDICE	CONDICION	VALOR
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	Mayor o iguala a	**0.07**

RENTABILIDAD DEL ACTIVO	Mayor o igual a	**0.04**

Rentabilidad sobre patrimonio: Utilidad Operacional / Patrimonio, el cual determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente.

$$\boldsymbol{Rentabilidad\ sobre\ el\ patrimonio} = \frac{Utilidad\ Operacional}{Patrimonio} \geq 0.07$$

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

$$\boldsymbol{Rentabilidad\ sobre\ activos} = \frac{Utilidad\ Operacional}{Activo\ Total} \geq 0.04$$

El proponente y/o los integrantes de los Consorcios o Uniones Temporales deberán presentar cada uno su correspondiente Certificado de inscripción, calificación y clasificación en el Registro Único de Proponentes - RUP- de manera separada, actualizado y en firme con el fin de verificar la información solicitada

En caso de Consorcios y Uniones Temporales, los indicadores serán determinados por medio de la metodología establecida en el Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación, VI proponentes plurales, numeral 1. Ponderación de los componentes de los indicadores.

FÓRMULA PARA PLURALIDAD DE OFERENTES (PROPONENTES PLURALES)

De conformidad con el Manual para Determinar y Verificar los Requisitos Habilitantes en los Procesos de Contratación, expedido por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, cuando el futuro proponente se presente de forma plural (unión temporal, consorcio o promesa de sociedad futura), la Entidad debe establecer la forma de acreditación de los indicadores financieros a partir de la información de cada uno de sus integrantes. Para el efecto, se aplicarán las siguiente regla:

$$(ii) Indicador = \frac{\sum_i^n = 1\ componente\ 1\ del\ indicador, x\ porcentaje\ de\ participacion}{\sum_i^n = 1\ componente\ 2\ del\ indicador, x\ porcentaje\ de\ participación}$$

HENRY ARTUNDUAGA OROZCO
Secretario General y de Gobierno

Proyectó **ANGIE ALEJANDRA LOSADA AGREDO**
Profesional de apoyo Contratación