MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
POLICÍA NACIONAL

DIRECCIÓN LOGISTICA Y FINANCIERA
FORMATO ÚNICO DE ANÁLISIS DEL SECTOR Y DEL MERCADO
PARA PROCESOS DE CONTRATACIÓN

ESTUDIO DEL SECTOR	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROCESO	
1.1. Unidad requirente	Dirección de Talento Humano / Grupo de Comisiones, Pasajes y Viáticos
1.2. Ciudad y fecha	Bogotá D.C., 15 de octubre de 2026.
1.3. Objeto preliminar	Suministro de pasajes terrestres nacionales para atender los desplazamientos autorizados del personal de la Policía Nacional en el territorio nacional.
1.4. Clase de contrato	Suministro.
1.5. Modalidad probable	**SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA,** de conformidad con el artículo 2, numeral 2, literal a) de la Ley 1150 de 2007 y los artículos 2.2.1.2.1.2.1 y siguientes del Decreto 1082 de 2015, por tratarse de un servicio de características técnicas uniformes y de común utilización, cuyas condiciones técnicas, operativas y de calidad pueden ser definidas objetivamente por la institución. En consecuencia, la competencia entre oferentes se desarrollará sobre el componente económico definido por la Policía Nacional, manteniendo inalterables las especificaciones técnicas exigidas para la prestación del servicio.
1.6. Fuente presupuestal preliminar	Funcionamiento – Vigencias futuras.
1.7. Estructurador técnico	Intendente jefe JUAN PABLO FLOREZ BUITRAGO - Responsable Comisiones al Interior del País
1.8. Responsable área técnica	Jefe Área Procedimientos de Personal

2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD	
2.1. Descripción de la necesidad	La necesidad se fundamenta en la dinámica permanente del servicio policial y en la obligación institucional de garantizar la movilidad del personal uniformado, no uniformado, auxiliares de policía, conscriptos y demás beneficiarios con derecho al suministro de pasajes terrestres nacionales hacia diferentes ciudades y municipios del territorio nacional. El comportamiento histórico de ejecución contractual evidencia que el servicio constituye una necesidad permanente, recurrente y de alta demanda para la Policía Nacional. En este sentido, durante la ejecución de los contratos suscritos para el suministro de pasajes terrestres nacionales se registró la expedición de aproximadamente **17.167 bonos de transporte terrestre**, de los cuales **6.893 corresponden al Contrato No. 10337-24** y **10.274 al Contrato No. 10297-25**, reflejando la importancia y utilización constante de este servicio por parte de las diferentes unidades policiales a nivel nacional. Los desplazamientos obedecen al cumplimiento de múltiples actividades misionales, operativas, administrativas y académicas, entre ellas comisiones del servicio, traslados institucionales, destinaciones, cursos de ascenso, capacitaciones, seminarios, eventos académicos, citaciones judiciales, movimientos de conscriptos, procesos de licenciamiento, atención de situaciones administrativas y demás desplazamientos autorizados por la Institución. Asimismo, la experiencia histórica permite identificar incrementos significativos en la demanda del servicio durante determinados periodos del año, asociados a eventos coyunturales y necesidades institucionales especiales, tales como la ejecución del Plan Navidad, planes de seguridad para festividades nacionales y regionales, reforzamiento del servicio policial en temporadas vacacionales, dispositivos especiales para eventos masivos, licenciamiento, conscriptos, realización de cursos de ascenso, traslados por necesidades del servicio, comisiones oficiales, actividades académicas y de

	capacitación, así como situaciones extraordinarias que requieren el desplazamiento inmediato de personal policial a cualquier lugar del territorio nacional. Esta necesidad se encuentra soportada en el Procedimiento **1DH-PR-0071 "Expedición de Pasajes"**, el cual regula las condiciones para la administración, control, autorización y suministro de pasajes dentro de la Policía Nacional, estableciendo los mecanismos necesarios para garantizar la adecuada gestión y trazabilidad de los desplazamientos institucionales. En consecuencia, se requiere contar con un contrato de suministro de pasajes terrestres nacionales que garantice la prestación continua, eficiente y oportuna del servicio durante la vigencia contractual, permitiendo atender tanto la demanda ordinaria derivada de las actividades administrativas y operativas de la Institución como los incrementos de consumo generados por eventos coyunturales, planes operacionales especiales y demás necesidades propias del servicio policial, garantizando así la continuidad de la misión institucional en todo el territorio nacional.
2.2. Finalidad pública y beneficios esperados	La contratación tiene como finalidad garantizar la movilidad del personal de la Policía Nacional en todo el territorio nacional, permitiendo atender de manera oportuna los desplazamientos requeridos para el cumplimiento de las funciones misionales, operativas, administrativas y académicas de la Institución, contribuyendo a la continuidad del servicio policial y al adecuado desarrollo de las actividades institucionales. Con la ejecución del contrato se espera: • Garantizar el suministro oportuno de pasajes terrestres nacionales para la atención de comisiones del servicio, traslados, destinaciones, cursos, licenciamientos y demás situaciones administrativas que generen derecho al suministro de pasajes. • Asegurar la movilización del personal policial hacia los diferentes departamentos, municipios y zonas del país donde se requiera el cumplimiento de actividades institucionales. • Mantener la continuidad del servicio de transporte terrestre requerido por la Institución, evitando afectaciones en la ejecución de las actividades misionales y administrativas. • Optimizar la gestión y control de los recursos públicos destinados al suministro de pasajes terrestres. • Contar con mecanismos de trazabilidad, seguimiento y control sobre la expedición y utilización de los pasajes. • Disponer en tiempo real la información relacionada con la prestación del servicio para control y consulta. • Obtener condiciones económicas favorables para la institución mediante la aplicación de mecanismos de competencia que permitan la eficiencia en la ejecución de los recursos públicos. • Mejorar los tiempos de atención y respuesta frente a los requerimientos de transporte terrestre formulados por las diferentes unidades de la Policía Nacional. Finalmente, la contratación permitirá garantizar la atención de las necesidades de movilidad institucional de manera organizada, eficiente y conforme a los lineamientos establecidos en el procedimiento institucional vigente para la expedición y control de pasajes.

DIRECCIÓN LOGISTICA Y FINANCIERA
FORMATO ÚNICO DE ANÁLISIS DEL SECTOR Y DEL MERCADO PARA PROCESOS DE CONTRATACIÓN

3. CLASIFICACIÓN UNSPSC, PAA Y DELIMITACIÓN DEL SECTOR

La clasificación del objeto contractual se realizó tomando como referencia el Clasificador de Bienes y Servicios – UNSPSC de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, procurando que exista correspondencia entre el servicio requerido, el Plan Anual de Adquisiciones, la programación contractual y las condiciones reales de oferta del mercado.

3.1. Identificación del Código: Se consultó el Clasificador de Bienes y Servicios – UNSPSC del Modelo de Abastecimiento Estratégico de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente-.

Código UNSPSC	Segmento	Familia	Clase	Producto	Descripción oficial	Justificación del nivel usado
78111800	78	11	18	00	Transporte de pasajeros por carretera	Se utiliza el nivel de producto, toda vez que identifica de manera específica el servicio requerido para el suministro de pasajes terrestres nacionales.

3.2. Homologación códigos UNSPSC a CIIU: Los códigos CIIU corresponden a la Clasificación Industrial Internacional Uniforme adaptada para Colombia por el DANE, y sirven para identificar la actividad económica que desarrollan las empresas o establecimientos. La homologación con códigos UNSPSC permite conectar el bien, obra o servicio que la institución pretende contratar con las actividades económicas de los potenciales proveedores, fortaleciendo el análisis de capacidad del mercado y coherencia entre objeto contractual, sector económico y posibles proponentes. Esta relación no debe entenderse como equivalencia automática, sino como una herramienta de orientación y validación sectorial dentro del Estudio del Sector.

Bien, obra o servicio requerido	Código UNSPSC	Nivel UNSPSC usado	Código CIIU	Descripción actividad CIIU
Suministro de pasajes terrestres nacionales	78111800	Clase	4921	Transporte de pasajeros

Conclusión de delimitación del sector: El presente estudio se delimita al mercado de transporte terrestre de pasajeros por carretera a nivel nacional, particularmente a los servicios relacionados con el suministro y expedición de pasajes terrestres para los desplazamientos del personal de la Policía Nacional.

Para el análisis se consideran como referentes las empresas transportadoras de pasajeros por carretera, empresas dedicadas a la comercialización o intermediación de pasajes y demás proveedores que cuenten con capacidad para atender las rutas y destinos requeridos por la Institución, incluyendo aquellos que, mediante alianzas o convenios con terceros, puedan garantizar la cobertura nacional.

Se excluyen del análisis los servicios de transporte aéreo, transporte de carga y transporte exclusivamente fluvial, por corresponder a mercados con características, estructuras de costos y condiciones de prestación diferentes al objeto requerido.

4. VERIFICACIÓN DE MECANISMOS DE AGREGACIÓN DE DEMANDA

¿Existe Mecanismo de Agregación de Demanda para este bien o servicio?	SI	x	NO	

Verificación	Nombre	Fuente / enlace	Fecha de consulta	Conclusión e impacto
Acuerdo Marco de Precios	Acuerdo Marco de Precios de Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II – CCE-144-2023. A la fecha de elaboración de documento se	ANCP – Colombia Compra Eficiente – AMP Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II	14/10/2026	Mediante correo electrónico de fecha 16/06/2026 brindaron respuesta a petición con radicado. 1_2026_05_26_007067.

	evidencia que la Agencia Colombia Compra Eficiente realizó ampliación del plazo de colocación de ordenes de compra hasta el 02/12/2026.	https://www.colombiacompra.gov.co/archivos/portfolio-item/acuerdo-marco-transporte-terrestre-especial-de-pasajeros-ii		Este criterio ha sido reiterado por la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente, al señalar que: *"Las Entidades Estatales sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública están obligadas a adquirir Bienes y Servicios de Características Técnicas Uniformes a través de los Acuerdos Marco de Precios cuando estos se encuentren vigentes y el bien o servicio requerido esté incluido en el respectivo catálogo."1* En consecuencia, existe el mecanismo del Acuerdo Marco de pecios la inexistencia de un Acuerdo Marco vigente que incluya el bien específico requerido excluye la obligatoriedad de su utilización y habilita jurídicamente a la entidad para adelantar el procedimiento de selección correspondiente, conforme al régimen general de contratación estatal.
Instrumento de Agregación de Demanda	No se identificó un IAD vigente aplicable específicamente al suministro de pasajes terrestres nacionales en rutas comerciales intermunicipales	Tienda Virtual del Estado Colombiano – ANCP https://operaciones.colombiacompra.gov.co/tienda-virtual-del-estado-colombiano	25/08/2026	No se identifica un IAD que permita satisfacer integralmente la necesidad objeto del proceso. En consecuencia, no se configura una alternativa de adquisición mediante este mecanismo.
Grandes superficies	No aplica	Tienda Virtual del Estado Colombiano – ANCP https://operaciones.colombiacompra.gov.co/tienda-virtual-del-estado-colombiano	25/08/2026	El suministro requerido corresponde a un servicio especializado de pasajes terrestres nacionales, con cobertura de múltiples rutas y destinos, por lo cual la adquisición mediante grandes superficies no resulta procedente ni permite atender integralmente la necesidad institucional.
Es de aclarar que, en el mercado actual no se cuenta con una empresa que cubra el 100% de las rutas requeridas por la institución, por lo cual el oferente puede realizar alianzas, convenios, uniones temporales, consorcios entre otros, para cumplir con la finalidad				

del contrato, toda vez que, por la dinámica de la Policía Nacional se requiere llegar a toda la geografía colombiana en cumplimiento a las órdenes del Gobierno Nacional y del alto mando institucional de acuerdo a las necesidades propias del servicio.

Además de esto existen páginas web dedicadas a la expedición de pasajes terrestres, como lo son: https://pinbus.com/ https://www.flotalamacarena.com, www.redbus.com www.bolivariano.com.co, www.expresobrasilia.com.co; entre otras, valores que varían de acuerdo al horario, disponibilidad y temporada del año.

Por lo anterior, se realizó un análisis de precios ruta por ruta, teniendo en cuenta que no todas las empresas dedicadas al transporte de pasajeros por carretera, garantizan la cobertura de todas las rutas y destinos requeridos por la Institución de acuerdo al anexo "rutas mínimas requeridas".

5. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

Dimensión	Preguntas orientadoras	Fuentes	Análisis / conclusión
Legal y regulatoria	¿Existen licencias, permisos, registros, normas técnicas, RETIE, INVIMA, RUNT, MinDefensa u otros requisitos?	Normas sectoriales, guías CCE, entidades regulatorias	El servicio objeto de contratación se encuentra regulado por la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 y el Decreto 1079 de 2015, normas que regulan la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, así como por las disposiciones expedidas por el Ministerio de Transporte relacionadas con la habilitación y operación de las empresas transportadoras. En materia contractual resultan aplicables la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, la Ley 1474 de 2011 y el Decreto 1082 de 2015. Adicionalmente, para la gestión institucional del suministro de pasajes se observará lo dispuesto en el Procedimiento 1DH-PR-0071 "Expedición de Pasajes" y demás lineamientos internos de la Policía Nacional.
Comercial	¿Cómo se distribuye el bien o servicio? ¿Hay fabricantes, importadores, distribuidores o integradores?	SECOP, RUP, cámaras, MAE, SIP	Se identificó la existencia de pluralidad de proveedores con capacidad para prestar el servicio objeto de contratación, mediante la consulta de información disponible en SECOP II, el Registro Único de Proponentes (RUP), registros mercantiles de las Cámaras de Comercio y antecedentes contractuales de entidades públicas. Lo anterior permitió evidenciar la participación de empresas transportadoras y operadores especializados en la gestión de pasajes terrestres a nivel nacional. Así mismo, se evidenció que la atención de las necesidades institucionales demanda la articulación con diferentes empresas transportadoras habilitadas, razón por la cual el futuro contratista deberá contar con la capacidad operativa y comercial requerida para

			garantizar la cobertura del servicio a nivel nacional.
Financiera	¿Qué estructura de costos domina el sector? ¿Hay costos laborales, TRM, insumos importados, financiación?	DANE, BanRep, MinTrabajo, cotizaciones	El valor de los pasajes depende principalmente de la ruta, distancia, disponibilidad, temporada, tipo de servicio y condiciones de operación. Adicionalmente, los costos de combustible, peajes, mantenimiento, mano de obra y demás costos operativos pueden generar variaciones en las tarifas. Por lo anterior, los valores cotizados por los proveedores deben analizarse considerando las condiciones particulares del servicio y no únicamente mediante una comparación nominal de los valores.
Organizacional	¿Qué capacidad empresarial se requiere? ¿Hay MiPymes o proveedores locales?	RUP, SECOP, MAE, bases empresariales	Se requiere un proveedor con capacidad administrativa, operativa y financiera suficiente para atender solicitudes de pasajes de manera permanente y gestionar múltiples destinos a nivel nacional. La participación de EXPRESO BRASILIA S.A. FLOTA MACARENA, BOLIVARIANO y TRANLOGI S.A.S. evidencia la presencia de diferentes agentes interesados en atender la necesidad. Igualmente, la capacidad de coordinación con diferentes empresas transportadoras constituye un elemento relevante para garantizar la cobertura requerida por la Institución.
Técnica	¿Qué especificaciones son esenciales y cuáles podrían restringir la competencia?	Normas técnicas, anexos técnicos, expertos	Las condiciones técnicas se concentran en garantizar disponibilidad, oportunidad en la expedición de pasajes, cobertura de rutas y destinos nacionales, atención de solicitudes, modificaciones y cancelaciones cuando sean procedentes y generación de información para seguimiento y control. Los requisitos se establecen de manera funcional, evitando restricciones innecesarias a la competencia.
Logística y territorial	¿Dónde se entrega o presta el servicio? ¿Hay costos de transporte, instalación o cobertura regional?	Históricos, cotizaciones, SECOP	La necesidad presenta cobertura nacional y puede comprender diferentes ciudades y municipios del país. La dinámica del servicio policial genera desplazamientos programados y requerimientos variables, incluso hacia lugares con limitada oferta de transporte, por lo cual se requiere capacidad de gestión y articulación con diferentes operadores. El operador puede realizar cualquier tipo de alianzas o convenios para satisfacer el 100% de las rutas requeridas.
Riesgo	¿Qué eventos pueden afectar abastecimiento, precio, calidad, plazo o ejecución?	Históricos, mercado, supervisión, riesgos CCE	Se identifican como factores relevantes la disponibilidad de cupos, cancelación o modificación de rutas, cierres viales, situaciones

			de orden público, condiciones climáticas, variación de costos de operación y cambios en la demanda institucional. Estos factores deberán ser considerados en la matriz de riesgos y gestionados mediante seguimiento y coordinación permanente entre el contratista y la supervisión.

Conclusión del mercado: El análisis realizado permite establecer que existe oferta en el mercado para el suministro de pasajes terrestres nacionales, evidenciada tanto en los antecedentes de contratación consultados en SECOP II como en las respuestas obtenidas durante la indagación de mercado. Para la presente solicitud de información se recibieron cotizaciones de FLOTA MACARENA, TRANLOGI S.A.S., BOLIVARIANO y EXPRESO BRASILIA S.A. y lo cual permite disponer de más de un referente económico para el análisis de las condiciones actuales del mercado.

6. ANÁLISIS DE DEMANDA Y GASTO HISTÓRICO

6.1. Demanda pública del bien, obra o servicio (SECOP otras entidades).

Vigencia	Unidad	Orden de Compra	Objeto comparable	Mecanismo de Agregación de Demanda	Cantidad / alcance	Valor actualizado
2023	ARMADA NACIONAL - BASE NAVAL No.1 ARC BOLÍVAR	No. 0009-ARC-CBNL01-2023	SUMINISTRO DE PASAJES Y/O TIQUETES TERRESTRES A NIVEL NACIONAL PARA EL DESPLAZAMIENTO DEL PERSONAL MILITAR Y CIVIL A NOMINA ORGÁNICO DE LA ARMADA NACIONAL ADSCRITO A LA FUERZA NAVAL DE CARIBE	Mínima cuantía	SUMINISTRO DE PASAJES Y/O TIQUETES TERRESTRES A NIVEL NACIONAL PARA EL DESPLAZAMIENTO DEL PERSONAL MILITAR Y CIVIL A NOMINA ORGÁNICO DE LA ARMADA NACIONAL ADSCRITO A LA FUERZA NAVAL DE CARIBE	$ 129.440.712,77
2024	ARMADA NACIONAL BATALLON DE COMANDO Y APOYO DE INFANTERIA DE MARINA No 4	0026-ARC-CBCAI4-2024	SUMINISTRO DE PASAJES Y/O TIQUETES TERRESTRES A NIVEL NACIONAL PARA EL DESPLAZAMIENTO DEL PERSONAL ORGÁNICO AL BATALLÓN DE COMANDO Y APOYO DE INFANTERÍA DE MARINA No. 4 Y SUS UNIDADES ADSCRITAS; ACUERDO CON LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DESCRITAS	Mínima cuantía	SUMINISTRO DE PASAJES Y/O TIQUETES TERRESTRES A NIVEL NACIONAL PARA EL DESPLAZAMIENTO DEL PERSONAL ORGÁNICO AL BATALLÓN DE COMANDO Y APOYO DE INFANTERÍA DE MARINA No. 4 Y SUS UNIDADES ADSCRITAS; ACUERDO CON LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DESCRITAS	$ 112.655.987,93
2025	ARMADA NACIONAL BATALLON DE COMANDO Y APOYO DE INFANTERIA DE MARINA No 4	0033-ARC-CBCAI4-2025	SUMINISTRO DE PASAJES Y/O TIQUETES TERRESTRES A NIVEL NACIONAL PARA EL DESPLAZAMIENTO DEL PERSONAL ORGÁNICO Y FAMILIAS DE LA ARMADA DE COLOMBIA; ACUERDO CON LAS	Mínima cuantía	SUMINISTRO DE PASAJES Y/O TIQUETES TERRESTRES A NIVEL NACIONAL PARA EL DESPLAZAMIENTO DEL PERSONAL ORGÁNICO Y FAMILIAS DE LA ARMADA DE COLOMBIA; ACUERDO CON LAS	$ 124.511.970,00

			ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DESCRITAS EN EL ANEXO TÉCNICO		ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DESCRITAS EN EL ANEXO TÉCNICO	

ITEM	Año	Descripción	Precios históricos	Valor IPC 2023 (9,28%)	Valor proyección año 2024	Valor IPC 2024 (5,20%)	Valor proyección año 2025	Valor IPC 2025 (5,10%)	Valor proyección año 2026
1	2023	Suministro de pasajes y/o tiquetes terrestres nacionales	$ 107.130.160,00	$ 9.941.678,85	$ 117.071.838,85	$ 6.087.735,62	$ 123.159.574,47	$ 6.281.138,30	$ 129.440.712,77
2	2024	Suministro de pasajes y/o tiquetes terrestres nacionales	$ 101.891.000,00	$ -	$ 101.891.000,00	$ 5.298.332,00	$ 107.189.332,00	$ 5.466.655,93	$ 112.655.987,93
3	2025	Suministro de pasajes y/o tiquetes terrestres nacionales	$ 118.470.000,00	$ -	—	—	$ 118.470.000,00	$ 6.041.970,00	$ 124.511.970,00

Conclusión de comparabilidad.

De acuerdo con los antecedentes analizados e indexados a precios de 2026, se observa que los valores contractuales presentan variaciones asociadas principalmente a la cobertura, demanda, rutas, destinos y características particulares de cada entidad. Por tanto, los valores obtenidos constituyen referentes económicos para el presente estudio y deben analizarse conjuntamente con las cotizaciones de mercado y el comportamiento histórico de ejecución de la Policía Nacional.

En este sentido, para la determinación del presupuesto oficial del presente proceso se tendrán como principales referentes las condiciones actuales del mercado, las rutas mínimas requeridas por la Institución, el comportamiento de la demanda y los valores obtenidos mediante la invitación a cotizar realizada a empresas del sector.

6.2. Demanda pública del bien, obra o servicio (Órdenes de Compra Mecanismos de Agregación de Demanda).

Vigencia	Unidad	Orden de Compra	Objeto comparable	Mecanismo de Agregación de Demanda	Cantidad / alcance	Valor actualizado
No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

Conclusión de comparabilidad. Una vez revisados los Mecanismos de Agregación de Demanda y las Órdenes de Compra disponibles en la Tienda Virtual del Estado Colombiano, así como la información histórica de contratación pública reportada en SECOP, se evidenció que el objeto requerido corresponde al suministro de pasajes terrestres nacionales para el desplazamiento de servidores públicos y/o contratistas en cumplimiento de funciones institucionales, servicio que no se encuentra estandarizado ni disponible mediante Acuerdos Marco de Precios o demás instrumentos de agregación de demanda administrados por Colombia Compra Eficiente.

En consecuencia, no es posible realizar un análisis comparativo de demanda pública a través de Órdenes de Compra, por cuanto las entidades estatales que requieren este tipo de servicio generalmente lo adquieren mediante procesos contractuales propios, atendiendo las particularidades de cobertura, rutas, necesidades operativas, destinos, frecuencias de viaje y condiciones de prestación requeridas por cada entidad.

Adicionalmente, la adquisición de pasajes terrestres presenta características variables asociadas a la disponibilidad de rutas, tarifas vigentes de las empresas transportadoras, temporadas de alta y baja demanda, condiciones de movilidad y requerimientos específicos de los usuarios, circunstancias que dificultan su estandarización bajo un mecanismo de agregación de demanda.

Conclusión de comparabilidad: No aplica para el presente proceso, toda vez que el suministro de pasajes terrestres nacionales no se adquiere mediante Órdenes de Compra derivadas de Mecanismos de Agregación de Demanda. Por tanto, no existe información comparable asociada a este instrumento que permita analizar cantidades, alcances, valores o condiciones de adquisición entre entidades públicas. La necesidad deberá atenderse mediante el proceso de selección que corresponda, conforme a las condiciones técnicas y presupuestales definidas por la entidad.

6.3. Gasto histórico institucional

En cumplimiento de la Guía para la Elaboración de Estudios del Sector vigente expedida por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, la Entidad realizó la validación del comportamiento del gasto histórico asociado a la adquisición de los servicios objeto del presente proceso. Para tal efecto, se revisaron los registros disponibles en los sistemas de información institucionales y en el Sistema Electrónico de Compra Pública, con el fin de identificar la evolución de los valores contratados, las condiciones de ejecución y las variables que inciden en el precio y la demanda.

La unidad verificó la información histórica de las últimas tres (3) vigencias (2023, 2024 y 2025) para proporcionar herramientas en la toma de decisiones, analizando el comportamiento de los contratistas y la estabilidad de los precios. Este ejercicio se incorpora como insumo del análisis de demanda, con el fin de fortalecer la trazabilidad de la planeación, sustentar la estimación del valor del proceso, reconocer tendencias y eventuales variaciones relevantes, y establecer elementos objetivos para la definición del alcance, los requisitos y la gestión de riesgos, conforme a las buenas prácticas recomendadas por la ANCP-CCE en materia de análisis del sector.

De igual manera, cabe indicar que los valores de los contratos que se presentan a continuación no corresponden al total de los recursos asignados y ejecutados para cada una de las vigencias mencionadas, sino a lo comprometido en cada proceso específico.

Conforme a lo anterior, se evidencian los siguientes contratos:

De acuerdo con la información histórica recopilada, durante la vigencia 2023 se suscribió el Contrato No. 06-8-10335-23 por valor de OCHOCIENTOS CINCUENTA MILLONES DE PESOS ($850.000.000,00), obteniéndose un descuento del 40%, siendo el mayor porcentaje de descuento registrado dentro del periodo analizado.

Para la vigencia 2024 se celebró el Contrato No. 06-8-10337-24 por valor de SETECIENTOS SESENTA MILLONES DE PESOS ($760.000.000,00), con un descuento del 1%, evidenciándose una disminución significativa frente al beneficio económico obtenido durante la vigencia anterior.

Por su parte, durante la vigencia 2025 se suscribió el Contrato No. 06-08-10297-25 por valor de MIL CUATROCIENTOS ONCE MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA Y DOS MIL PESOS CON VEINTICUATRO CENTAVOS ($1.411.242.000,24), obteniéndose un descuento del 26,8%, lo cual representa un incremento significativo en el valor contractual frente a las vigencias anteriores y una recuperación importante de las condiciones económicas obtenidas respecto del año 2024.

No obstante, para efectos de referencia comparativa, el valor global de los contratos fue actualizado a la vigencia actual. Sin óbice de ello, es pertinente precisar que esta indexación no resulta técnicamente aplicable en tanto que para cada vigencia se tuvieron cantidades, rutas, frecuencias, descuentos y condiciones operativas diferentes. De tal manera que la indexación por IPC se justifica toda vez que representa adecuadamente la estructura de precios del transporte intermunicipal, aun cuando no demuestra equivalencia económica entre contratos.

Por consiguiente, cualquier análisis de los antecedentes contractuales debe efectuarse sobre los valores actualizados, toda vez que estos reflejan el efecto de la variación de precios en el tiempo y permiten realizar una comparación homogénea de las diferentes vigencias analizadas.

Vigencia	Unidad	Proceso / contrato	Objeto comparable	Modalidad	Cantidad / alcance	Valor actualizado
2023	DILOF	06-8-10335-23	SUMINISTRO DE PASAJES TERRESTRES NACIONALES	Selección abreviada	1	$ 1.027.018.029,76
2024	DILOF	06-8-10337-24	SUMINISTRO DE PASAJES TERRESTRES NACIONALES	Selección abreviada	1	$ 840.295.520,00
2025	DILOF	06-08-10297-25	SUMINISTRO DE PASAJES TERRESTRES NACIONALES	Selección abreviada	1	$ 1.483.215.342,25

Fuente: consulta procesos SECOP II - https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticeManagement/Index?currentLanguage=es-CO&Page=login&Country=CO&SkinName=CCE

ÍTEM	AÑO	DESCRIPCIÓN	PRECIOS HISTÓRICOS 2023	VALOR IPC 2023 (9,28%)	VALOR PROYECCIÓN AÑO 2024	VALOR IPC 2024 (5,20%)	VALOR PROYECCIÓN AÑO 2025	VALOR IPC 2025 (5,10%)	VALOR PROYECCIÓN AÑO 2026
1	2023	SUMINISTRO DE PASAJES TERRESTRES NACIONALES	$850.000.000,00	$78.880.000,00	$928.880.000,00	$48.301.760,00	$977.181.760,00	$49.836.269,76	$1.027.018.029,76
2	2024	SUMINISTRO DE PASAJES TERRESTRES NACIONALES	$760.000.000,00	$ -	$760.000.000,00	$39.520.000,00	$799.520.000,00	$40.775.520,00	$840.295.520,00
3	2025	SUMINISTRO DE PASAJES TERRESTRES NACIONALES	$1.411.242.000,24	$ -	$ -	$ -	$1.411.242.000,24	$71.973.342,01	$1.483.215.342,25

Conclusión de comparabilidad: Para efectos del presente análisis, los valores históricos de las vigencias 2023, 2024 y 2025 fueron actualizados a precios proyectados para la vigencia 2026 mediante la aplicación de los respectivos índices de precios al consumidor (IPC), obteniendo valores equivalentes de $1.027.018.029,76, $840.295.520,00 y $1.483.215.342,25, respectivamente.

La indexación de los valores históricos permite eliminar los efectos de la inflación y realizar una comparación objetiva entre las diferentes vigencias contractuales. En tal sentido, se observa que el contrato correspondiente a la vigencia 2025 continúa representando el mayor valor contractual incluso después de su actualización, situación que puede asociarse al incremento de la demanda institucional, al aumento en la cantidad de bonos expedidos, a mayores requerimientos operacionales y administrativos, así como a las condiciones del mercado del transporte terrestre nacional.

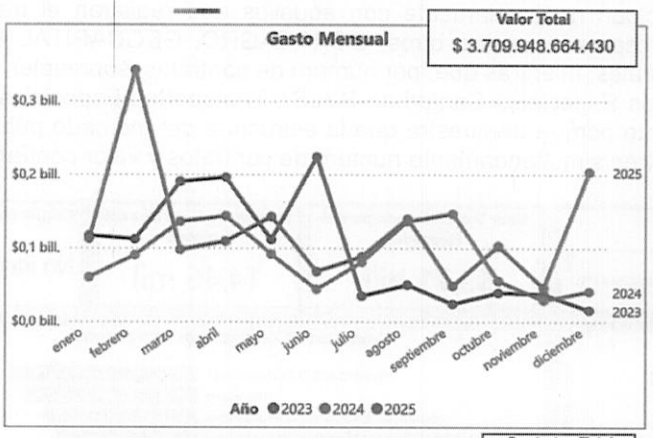
Adicionalmente, se evidenció que durante la ejecución de los contratos de las vigencias 2024 y 2025 fueron expedidos aproximadamente 17.167 bonos de transporte terrestre nacional, distribuidos en 6.893 bonos correspondientes al Contrato No. 06-8-10337-24 y 10.274 bonos correspondientes al Contrato No. 06-08-10297-25, lo cual demuestra el carácter permanente, recurrente y estratégico de este servicio para la operación institucional.

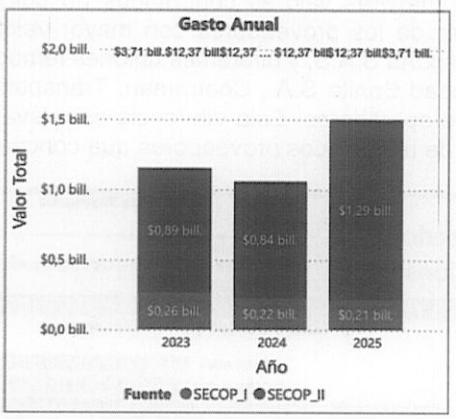
En consecuencia, los valores históricos indexados constituyen únicamente un referente económico para la planeación contractual y no corresponden por sí solos al valor estimado del presente proceso. Por lo anterior, la determinación del presupuesto oficial debe complementarse con el análisis de la demanda real del servicio, la cantidad de bonos ejecutados, las necesidades institucionales proyectadas para la vigencia, los descuentos obtenidos en contratos anteriores, las cotizaciones recibidas del mercado y las condiciones económicas vigentes del sector transporte terrestre nacional.

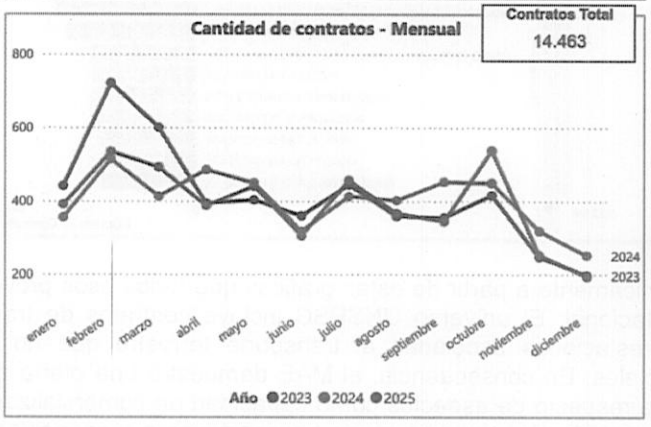
6.4. Análisis de la Demanda – MAE

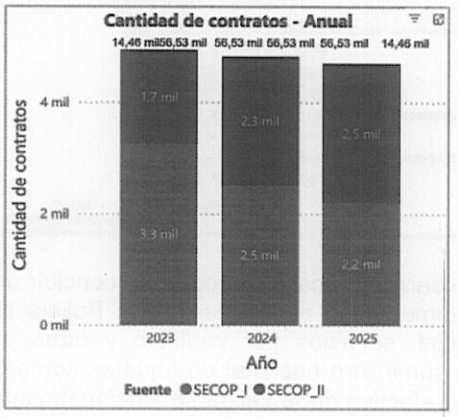
La consulta realizada en el Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente para el código UNSPSC 781118 – Transporte de pasajeros por carretera, correspondiente a las vigencias 2023, 2024 y 2025, permite caracterizar un mercado de contratación pública de magnitud relevante, con presencia nacional, pluralidad de proveedores y utilización recurrente de modalidades competitivas. No obstante, para efectos del proceso de suministro de pasajes terrestres nacionales de la Policía Nacional, los resultados deben interpretarse con cautela, puesto que el código consultado comprende un universo más amplio de prestaciones de transporte de pasajeros por carretera y no exclusivamente la comercialización o suministro de tiquetes intermunicipales bajo las condiciones particulares requeridas por la Institución.

En el periodo analizado, el MAE registra 14.463 contratos, por un valor total estimado de $3.709.948.664.430. En 2023 se reportaron 4.936 contratos por $1.151.722.042.632, equivalentes al 31,04% del valor del período; para 2024 se identificaron 4.824 contratos por $1.057.414.028.052, con una participación del 28,50%; y en 2025 se registraron 4.703 contratos por $1.500.812.593.746, que representan el 40,45% del valor total analizado. La información evidencia que, mientras el número de contratos disminuyó moderadamente —aproximadamente 2,3% entre 2023 y 2024 y 2,5% entre 2024 y 2025—, el valor contratado presentó un comportamiento diferente: cayó aproximadamente 8,2% en 2024 y posteriormente aumentó cerca de 41,9% en 2025.







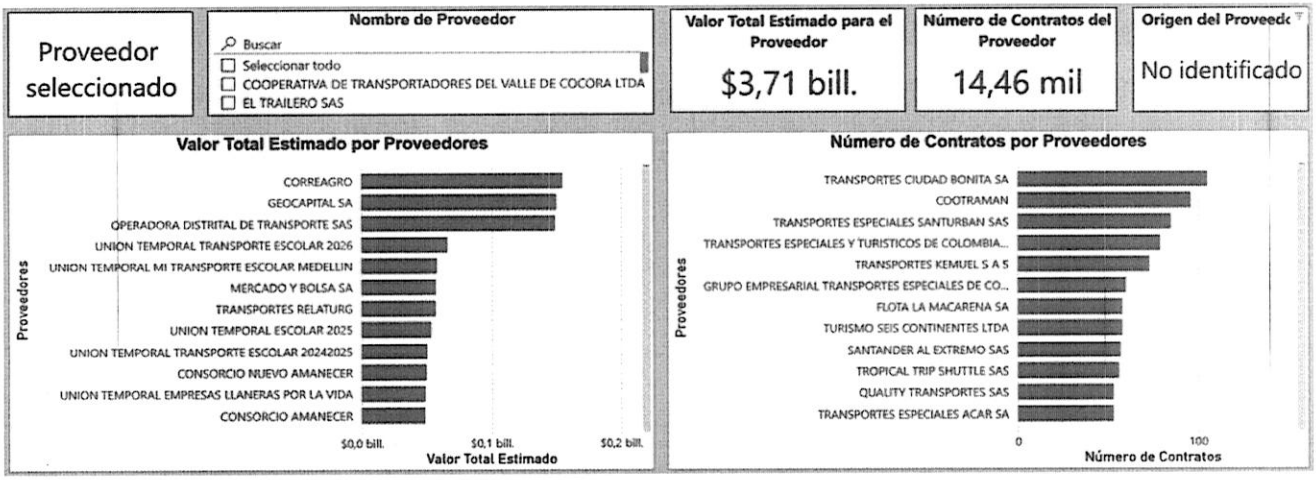


Esta relación es particularmente relevante. El crecimiento del valor contratado durante 2025 no estuvo acompañado de un incremento en el número de contratos; por el contrario, se presentó con un número ligeramente inferior de operaciones

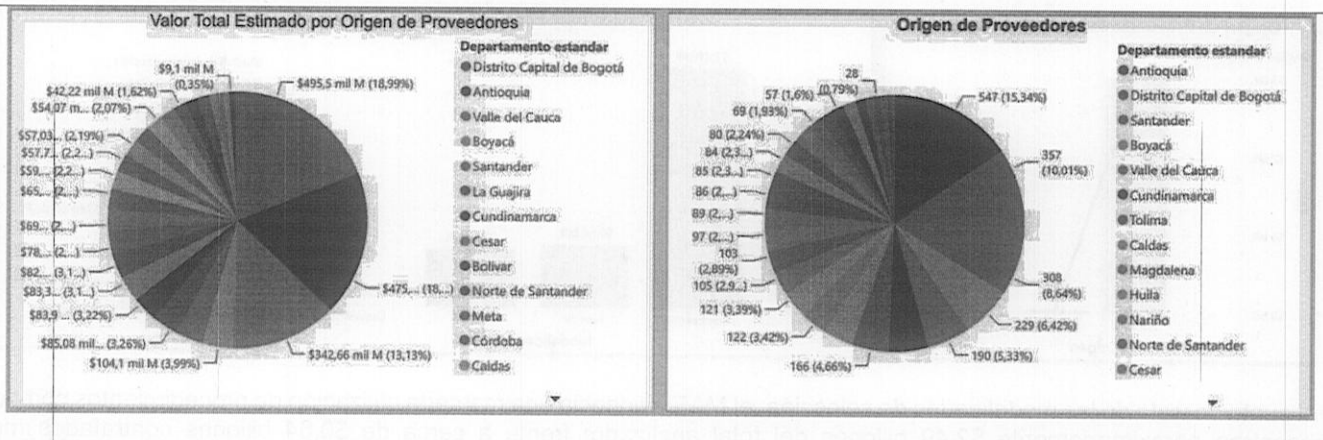
contractuales. El valor medio implícito por contrato pasó aproximadamente de $233,3 millones en 2023 a $219,2 millones en 2024 y a $319,1 millones en 2025. No obstante, estos valores no deben utilizarse como referentes unitarios para determinar el precio de los tiquetes —los contratos incorporados en el MAE presentan alcances, cantidades y modalidades diferentes—, pero sí evidencian que el gasto público relacionado con esta categoría puede presentar variaciones significativas aun cuando el número de contrataciones permanezca relativamente estable.

El comportamiento mensual refuerza esta conclusión. Las gráficas de gasto muestran oscilaciones significativas entre meses y entre vigencias, con picos de contratación que no se reproducen de forma uniforme durante los tres años. Lo mismo sucede con la cantidad mensual de contratos, que presenta concentraciones temporales y descensos en determinados períodos. Por ello, la información agregada no evidencia una estacionalidad única y suficientemente estable que permita suponer un patrón mensual constante para efectos presupuestales. Aplicado al proceso de la Policía Nacional, este comportamiento resulta compatible con una demanda que depende de comisiones del servicio, traslados, licenciamientos, cursos, necesidades operativas y eventos coyunturales, circunstancia que recomienda proyectar cantidades con información histórica institucional, pero evitando convertir tales proyecciones en compromisos mínimos de adquisición.

Desde la perspectiva de la oferta, las imágenes evidencian una participación amplia y diversificada de proveedores. Los agentes que concentran mayores valores contratados no coinciden necesariamente con aquellos que registran el mayor número de contratos. Dentro de los proveedores con mayor valor aparecen, entre otros, CORREAGRO, GEOCAPITAL S.A., Operadora Distrital de Transporte S.A.S. y diferentes uniones temporales; mientras que, por número de contratos, sobresalen empresas como Transportes Ciudad Bonita S.A., Cootraman, Transportes Especiales Santurban S.A.S., Transportes Especiales y Turísticos de Colombia y otros operadores. Esta diferencia es relevante porque demuestra que la estructura del mercado público no depende exclusivamente de unos pocos proveedores que concentren simultáneamente número de contratos y valor contratado.



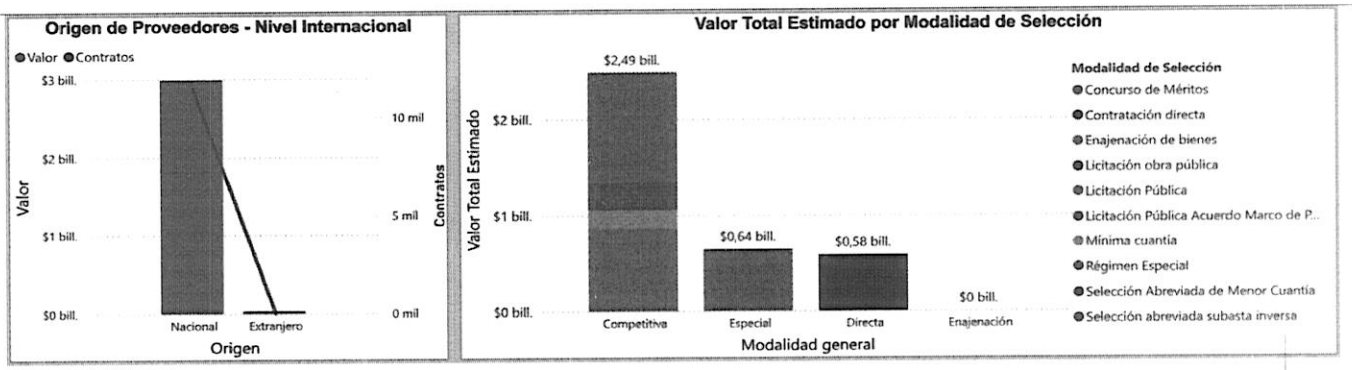
Sin embargo, no sería técnicamente correcto concluir únicamente a partir de estas gráficas que todos esos proveedores pueden participar efectivamente en el proceso de la Policía Nacional. El universo UNSPSC incluye contratos de transporte escolar, transporte especial, servicios por vehículo y otras prestaciones asociadas al transporte terrestre que no necesariamente corresponden al suministro nacional de tiquetes comerciales. En consecuencia, el MAE demuestra una oferta potencial amplia, pero la pluralidad efectiva debe validarse adicionalmente respecto de aspectos como capacidad de comercialización de tiquetes, cobertura de las rutas requeridas, relaciones o canales autorizados con empresas transportadoras y capacidad para gestionar solicitudes a nivel nacional.



El análisis territorial evidencia igualmente una oferta descentralizada. Por valor contratado, el Distrito Capital de Bogotá representa aproximadamente el 18,99%, seguido por Antioquia y Valle del Cauca —este último con alrededor del 13,13%—, junto con participaciones menores de Boyacá, Santander, La Guajira, Cundinamarca, Cesar, Bolívar, Norte de Santander, Meta, Córdoba, Caldas y otros departamentos. Por número de proveedores o registros contractuales, Antioquia aparece con 547 registros, equivalentes al 15,34%, Bogotá con 357, aproximadamente 10,01%, Santander con 308, 8,64%, Boyacá con 229, 6,42% y Valle del Cauca con 190, 5,33%, además de una distribución significativa en otros departamentos.

Esta dispersión territorial constituye un elemento favorable para el diseño del proceso porque demuestra que la oferta no se encuentra limitada geográficamente a Bogotá. Al mismo tiempo, confirma que una condición de cobertura nacional no debe confundirse necesariamente con la obligación de que un solo transportador opere directamente todas las rutas. El mercado está estructurado mediante múltiples operadores regionales y nacionales, por lo que resulta razonable permitir la participación tanto de empresas transportadoras como de intermediarios o comercializadores que acrediten capacidad para articular diferentes operadores, siempre que los requisitos habilitantes sean proporcionales a la forma real en que cada uno interviene en la cadena de suministro.

La información sobre origen de los proveedores muestra, además, una concentración prácticamente total en el mercado nacional, mientras la presencia internacional resulta marginal o inexistente dentro de las cifras representadas. Este resultado es coherente con la naturaleza del servicio analizado, cuya ejecución material requiere operadores habilitados y rutas dentro del territorio colombiano. En consecuencia, para el presente proceso no se observa una dependencia relevante de proveedores extranjeros ni una estructura de mercado cuya formación de precios esté determinada directamente por oferta internacional. Ello no significa que variables como combustible, repuestos o tasas de interés no incidan indirectamente en los costos de las empresas transportadoras, sino que la oferta contractual relevante es esencialmente doméstica.

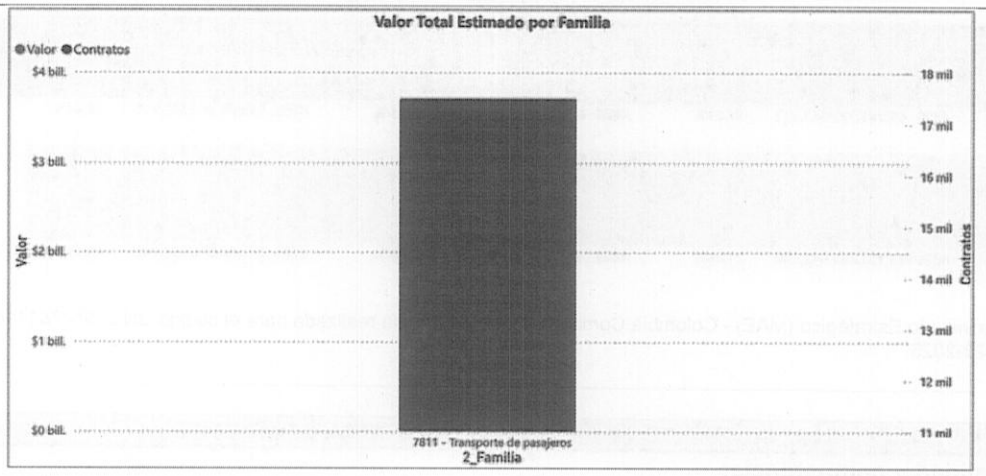


Desde el punto de vista de las modalidades de selección, el MAE evidencia una marcada utilización de procedimientos competitivos, que concentran aproximadamente $2,49 billones del total analizado, frente a cerca de $0,64 billones contratados mediante regímenes especiales y aproximadamente $0,58 billones mediante contratación directa. Dentro de la categoría competitiva aparecen, entre otras, licitación pública, mínima cuantía, selección abreviada de menor cuantía y selección abreviada por subasta inversa. Esta distribución permite concluir que el mercado ha respondido de forma habitual a mecanismos de competencia.

No obstante, la existencia histórica de subastas inversas dentro del código UNSPSC no determina automáticamente que dicha modalidad resulte procedente para cualquier contratación clasificada en 781118. Para el proceso actual, la procedencia de la selección abreviada por subasta inversa deberá sustentarse en que las características técnicas y de calidad del servicio puedan definirse de manera uniforme y que la variable sometida a puja sea objetiva y comparable. Bajo el esquema económico que se viene estructurando, ello aconseja que la competencia no recaiga en fijar anticipadamente el precio de cada ruta durante toda la vigencia, sino en una variable comercial homogénea —por ejemplo, el descuento, comisión o factor comercial aplicable—, manteniendo el reconocimiento del tiquete individual con referencia a la tarifa comercial verificable vigente al momento de su adquisición.

Este planteamiento resulta consistente con el propio comportamiento evidenciado en el mercado. La diversidad de proveedores, la variación temporal del gasto, la multiplicidad de operadores y la dispersión territorial no respaldan un modelo que pretenda asumir que el precio de una ruta permanece invariable durante toda la ejecución. Para efectos de planeación presupuestal sí resulta razonable determinar precios unitarios estimados por ruta, a partir de cotizaciones, tarifas comerciales, históricos comparables y tratamiento estadístico, y posteriormente multiplicarlos por las cantidades proyectadas. Sin embargo, estos valores deben identificarse expresamente como estimadores presupuestales y no como tarifas contractuales fijas.

En este contexto, el análisis MAE también debe diferenciarse del componente de servicios expresos o disponibilidad de vehículos por hora o día. Para esos servicios la unidad económica es distinta del tiquete individual y puede resultar técnica y económicamente procedente definir precios unitarios fijos por tipo de vehículo, hora o jornada, siempre que provengan de un mercado homogéneo y de una metodología estadísticamente soportada. En otras palabras, la información del MAE respalda la existencia general del mercado de transporte por carretera, pero no justifica tratar económicamente de manera idéntica el pasaje comercial individual y la contratación de un vehículo completo.



Otro aspecto relevante para el diseño contractual es que las imágenes del MAE no evidencian que una plataforma tecnológica propia o un "implant" constituyan características inherentes o estructurales del mercado UNSPSC 781118. Estas serían condiciones adicionales definidas por la Entidad y, si se pretendieran exigir, requerirían un análisis autónomo de necesidad, proporcionalidad y efecto sobre la competencia. Para el modelo actualmente planteado —en el cual no se contempla software propio ni implant y la Policía puede desarrollar internamente funciones de gestión y seguimiento—, su eliminación resulta consistente con un diseño orientado a ampliar el universo de oferentes y concentrar la competencia en la prestación sustantiva en clave de disponibilidad, adquisición y suministro oportuno de los pasajes.

En conclusión, el MAE evidencia un mercado público amplio, eminentemente nacional, territorialmente diversificado y acostumbrado a procesos competitivos, con 14.463 contratos y contratación superior a $3,7 billones en las tres vigencias analizadas. La evolución del gasto demuestra que los valores pueden cambiar significativamente aun sin variaciones equivalentes en el número de contratos, mientras que la distribución entre proveedores permite descartar, a nivel agregado, una concentración absoluta en un solo agente. Para el proceso de la Policía Nacional, estos resultados constituyen un soporte favorable para promover mayor concurrencia y evitar requisitos que no sean estrictamente indispensables. Sin embargo, no deben utilizarse aisladamente para afirmar que existen 14.463 contratos plenamente comparables ni que todos los proveedores registrados bajo el código pueden cubrir la necesidad específica de la DILOF. El valor metodológico del MAE consiste en caracterizar la amplitud y estructura general del mercado; la determinación de la pluralidad real, los precios de referencia y el presupuesto debe complementarse con las rutas efectivamente requeridas, las cotizaciones recibidas, las tarifas comerciales verificables, el gasto histórico institucional y la capacidad concreta de transportadores y comercializadores para atender la cobertura nacional.

Bajo esta lectura conjunta, la información del MAE refuerza la conveniencia del rediseño del proceso, enfocado en suministro de tiquetes individuales, reconocido con base en tarifa comercial vigente y verificable, utilizando valores por ruta únicamente para proyectar el presupuesto; factor comercial como variable de competencia; componente expreso con metodología económica independiente; y eliminación de obligaciones accesorias de software e implant que no se encuentren materialmente justificadas por la necesidad ni por las condiciones reales del mercado.

Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2023			2024			2025			Total	
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor
7811 - Transporte de pasajeros	**4936**	**$1.151.722.042.632**	**31,04%**	**4824**	**$1.057.414.028.052**	**28,50%**	**4703**	**$1.500.812.593.746**	**40,45%**	**14463**	**$3.709.948.664.430**
781118 - Transporte de pasajeros por carretera	4936	$1.151.722.042.632	31,04%	4824	$1.057.414.028.052	28,50%	4703	$1.500.812.593.746	40,45%	14463	$3.709.948.664.430
Total	**4936**	**$1.151.722.042.632**	**31,04%**	**4824**	**$1.057.414.028.052**	**28,50%**	**4703**	**$1.500.812.593.746**	**40,45%**	**14463**	**$3.709.948.664.430**

Fuente: Modelo de Abastecimiento Estratégico (MAE) - Colombia Compra Eficiente, consulta realizada para el código UNSPSC 781118 – Transporte de pasajeros por carretera, vigencias 2023-2025.

7. ANÁLISIS DE OFERTA Y ESTRUCTURA COMPETITIVA

7.1. Análisis de pluralidad y competencia:

Proveedor potencial	Tipo	Región	Códigos / actividad	Capacidad observada	Restricción o barrera	Fuente
EMPRESA ARAUCA S.A.	Gran empresa de transporte terrestre	Manizales / Nacional	4921 - Transporte de pasajeros	36 establecimientos y amplia trayectoria nacional	Rutas y habilitaciones sectoriales	Cámara de Comercio de Manizales
FLOTA LA MACARENA S.A.	Gran empresa de transporte terrestre	Bogotá / Nacional	4921 - Transporte de pasajeros	37 establecimientos y cobertura nacional	Permisos y rutas autorizadas	Cámara de Comercio de Bogotá
SELVA VIAJES Y TURISMO S.A.S.	Agencia de viajes	Putumayo	7911 agencias de viaje; 4921 Transporte de pasajeros	Más de 20 años de experiencia	Menor capacidad frente a grandes transportadoras	Cámara de Comercio del Putumayo
EXPRESO BRASILIA S.A.	Gran empresa de transporte terrestre	Barranquilla / Nacional	4921 - Transporte de pasajeros	175 establecimientos y cobertura nacional	Mercado regulado	Cámara de Comercio de Barranquilla
EXPRESO BOLIVARIANO S.A.	Gran empresa de transporte terrestre	Bogotá / Nacional	4921 - Transporte de pasajeros	59 establecimientos y amplia cobertura	Habilitaciones sectoriales	Cámara de Comercio de Bogotá
TRANLOGI S.A.S.	Logística y transporte	Nacional	Pendiente confirmación CIIU	Servicios integrales de transporte y logística	No se verificó CIIU público	Página institucional

Fuente: La información fue utilizada como insumo para el análisis de mercado y verificación de potenciales oferentes del proceso contractual. [colfirma.com], [colfirma.com], [colfirma.com], [colfirma.com]

Conclusión de análisis de pluralidad y competencia: Con el propósito de identificar la existencia de potenciales proveedores para la ejecución del objeto contractual denominado "Suministro de Pasajes Terrestres Nacionales", se realizó la consulta de

información empresarial y de actividades económicas registradas por diferentes empresas que operan en el mercado de transporte terrestre de pasajeros y servicios asociados a la gestión de viajes.

Como resultado de la revisión efectuada, se identificaron las empresas Expreso Brasilia S.A., Empresa Arauca S.A., Flota La Macarena S.A., Expreso Bolivariano S.A., Selva Viajes y Turismo S.A.S. y TRANLOGI S.A.S., las cuales desarrollan actividades relacionadas con la prestación de servicios de transporte terrestre de pasajeros y/o gestión integral de viajes. Se evidenció que la mayoría de los proveedores analizados registran como actividad económica principal el código CIIU 4921 - Transporte de pasajeros, actividad directamente relacionada con el objeto del presente proceso contractual.

Las empresas consultadas cuentan con capacidad operativa, experiencia en el sector y cobertura regional o nacional, lo que permite inferir la existencia de condiciones de competencia suficientes para atender los requerimientos de la Entidad. Asimismo, se observó la participación de empresas de diferentes tamaños y naturalezas jurídicas, incluyendo sociedades comerciales y agencias de viajes con capacidad para la comercialización y suministro de tiquetes terrestres.

No se identifican condiciones de proveedor único, posiciones dominantes o restricciones que limiten significativamente la concurrencia de oferentes. Sin embargo, la participación en este mercado se encuentra condicionada al cumplimiento de los requisitos legales, habilitaciones, permisos y autorizaciones exigidos por las autoridades competentes para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros.

En consecuencia, se concluye que existe una pluralidad real de oferentes en el mercado, así como condiciones adecuadas de competencia para adelantar el presente proceso de contratación, garantizando la posibilidad de participación de diversos proveedores que cumplen actividades económicas afines al objeto contractual.

Nota metodológica: Para la elaboración del presente análisis de oferta y estructura competitiva se realizó una consulta de información pública disponible en registros empresariales y directorios de información corporativa que consolidan datos provenientes de las Cámaras de Comercio, el Registro Único Empresarial y Social (RUES), la Superintendencia de Sociedades, el Registro Nacional de Turismo (cuando aplica) y otras fuentes oficiales de acceso público.

Las URL relacionadas en el presente documento corresponden a enlaces de consulta utilizados para verificar la existencia, actividad económica registrada, ubicación, naturaleza jurídica y capacidad empresarial de los potenciales proveedores identificados en el mercado. La información recopilada tiene carácter referencial y fue utilizada exclusivamente para fines de análisis del sector, identificación de posibles oferentes y evaluación de las condiciones de competencia existentes para el proceso contractual.

Se deja constancia de que las actividades económicas (CIIU) y demás datos empresariales pueden estar sujetas a actualizaciones por parte de cada sociedad ante la respectiva Cámara de Comercio. En consecuencia, la información consignada corresponde a la disponible al momento de la consulta y deberá entenderse sin perjuicio de las certificaciones oficiales que expidan las entidades competentes.

Finalmente, mediante comunicación oficial **GS-2026-064486-DITAH**, se solicitó los códigos de actividad económica registrados, con el propósito de validar y complementar la información utilizada en el presente análisis de mercado. Para el caso de TRANLOGI S.A.S., la verificación del código CIIU registrado ante Cámara de Comercio se encuentra sujeta a la información que sea suministrada directamente por la empresa.

7.2. Justificación de Pluralidad:

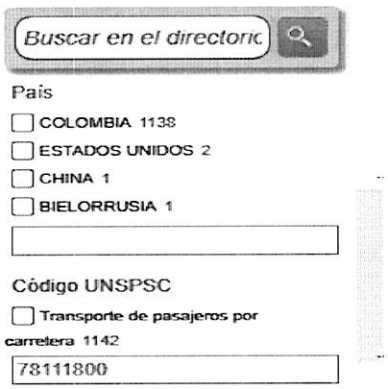
El servicio de transporte terrestre de pasajeros por carretera, identificado con el código UNSPSC 78111800, corresponde a una actividad económica con participación de diferentes actores en el mercado nacional. Para el análisis de la oferta se toma como referencia la información pública disponible en SECOP II y las características generales del sector, las cuales permiten identificar

la existencia de proveedores potenciales como agencias de viajes y empresas de transporte público que a través de alianzas, convenios, uniones temporales, consorcios, entre otros pueden cubrir la totalidad de rutas requeridas y atender la necesidad de la entidad, que comercializan con tiquetes, con cobertura regional y nacional que demuestra la pluralidad de oferentes.

En este sentido, se identifica un mercado con posibilidades de participación de diferentes proveedores, cuya capacidad para ejecutar el objeto contractual estará sujeta al cumplimiento de los requisitos técnicos, jurídicos, financieros y demás condiciones establecidas en el proceso de selección, así como de las autorizaciones y habilitaciones legalmente exigibles.

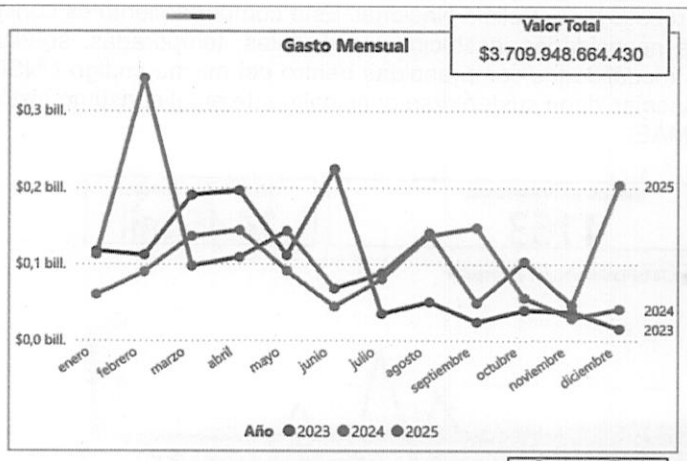
Por lo anterior, el análisis permite establecer que existen condiciones generales de mercado para promover la pluralidad y la libre concurrencia, favoreciendo la participación de interesados que cumplan con las condiciones requeridas por la entidad, en observancia de los principios de transparencia, economía y selección objetiva de la contratación estatal.

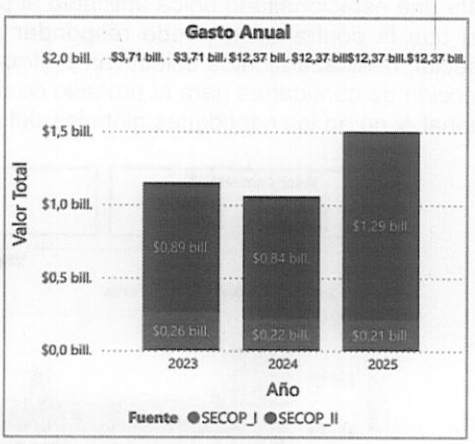
El 14/10/2026 Se verifico en la plataforma SECOP II en el link https://community.secop.gov.co/Directory/CompanyProfiles/Network/Index donde se puede evidenciar que para los servicios del presente proceso se encuentran inscritas las siguientes empresas, así;

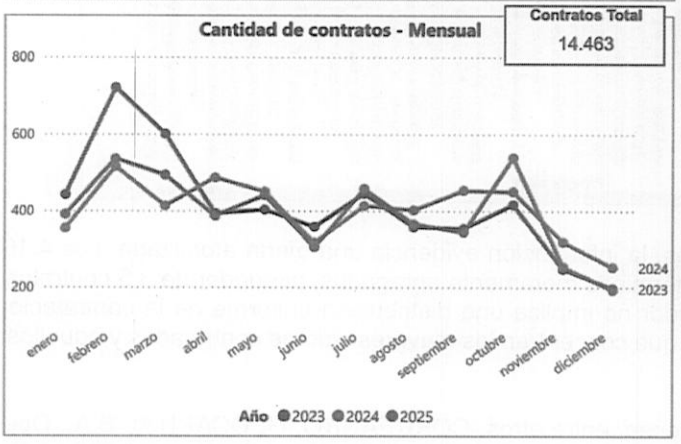


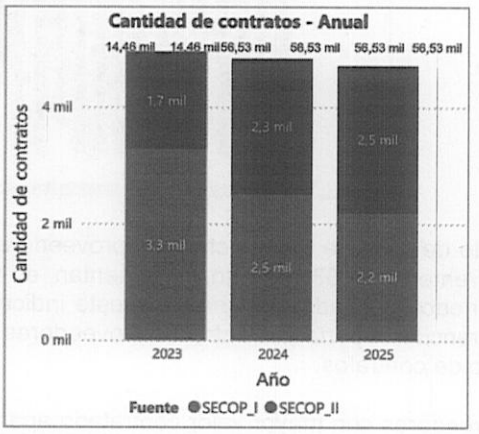
7.3. Análisis de la Oferta – MAE MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO

La consulta efectuada en el Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, para el código UNSPSC 781118 – Transporte de pasajeros por carretera, permite identificar un mercado estatal de tamaño significativo, con presencia de un número amplio de proveedores, una contratación distribuida entre múltiples entidades públicas y utilización recurrente de mecanismos competitivos. No obstante, los resultados deben interpretarse atendiendo al alcance material del código consultado, toda vez que la categoría 781118 agrupa distintas formas de transporte de pasajeros por carretera y, por tanto, no todos los contratos ni todos los proveedores registrados corresponden específicamente al suministro y comercialización de tiquetes terrestres intermunicipales nacionales requerido por la Policía Nacional.







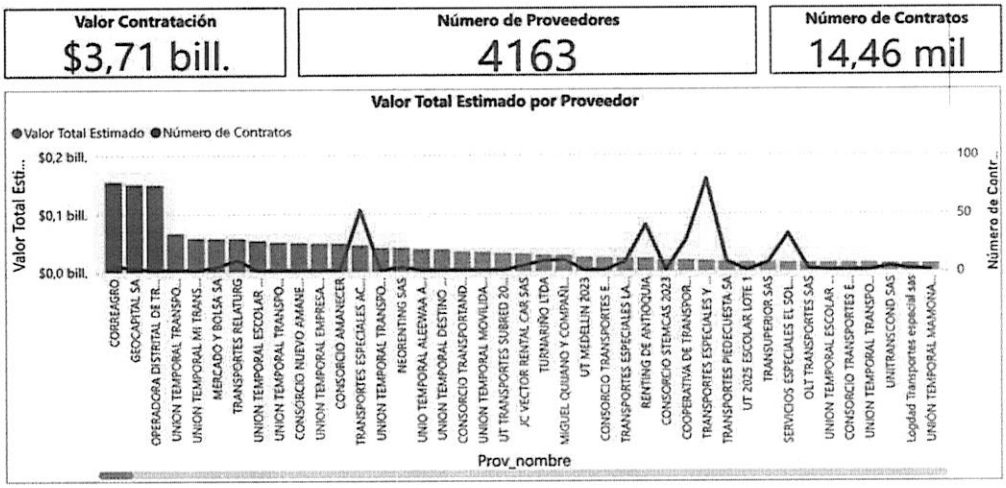


Durante las vigencias 2023, 2024 y 2025, el MAE registra para esta categoría 14.463 contratos, por un valor acumulado de $3.709.948.664.430, asociados a aproximadamente 4.163 proveedores. En 2023 se registraron 4.936 contratos por $1.151.722.042.632; en 2024, 4.824 contratos por $1.057.414.028.052; y en 2025, 4.703 contratos por $1.500.812.593.746. La información evidencia una reducción gradual en el número de contratos, de aproximadamente 2,3% entre 2023 y 2024 y 2,5% entre 2024 y 2025, mientras que el comportamiento del valor contratado no sigue la misma trayectoria: disminuye alrededor de 8,2% en 2024 y posteriormente aumenta aproximadamente 41,9% en 2025.

Esta situación es relevante desde la perspectiva de la oferta porque muestra que el valor movilizado dentro del mercado puede aumentar considerablemente sin que exista un incremento equivalente en el número de operaciones contractuales. Como referencia descriptiva, el valor promedio implícito por contrato pasó de aproximadamente $233 millones en 2023 a $219 millones en 2024 y posteriormente a cerca de $319 millones en 2025. Estos valores no constituyen referentes de precio para el proceso de la Policía Nacional —pues incorporan contratos con objetos, cantidades, vehículos, condiciones y alcances diferentes—, pero permiten evidenciar la importancia económica y capacidad transaccional del sector.

El comportamiento mensual confirma, además, que tanto el gasto como el número de contratos presentan oscilaciones importantes durante las vigencias analizadas. No se observa una trayectoria mensual uniforme que permita afirmar, con base únicamente en el

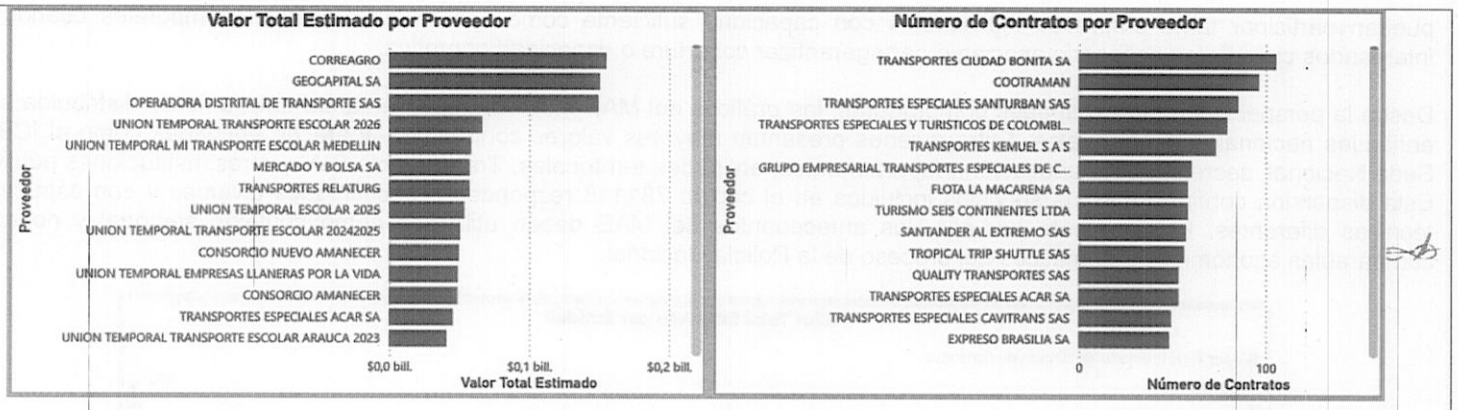
MAE, que existe una estacionalidad única aplicable al proceso de la Policía Nacional. Este comportamiento es consistente con un mercado en el que la contratación puede responder a necesidades institucionales distintas, temporadas, servicios escolares, transporte especial, desplazamientos colectivos y otras modalidades comprendidas dentro del mismo código UNSPSC. Por esta razón, la proyección de cantidades para el proceso de pasajes debe sustentarse principalmente en el consumo histórico propio de la Policía Nacional, y no en las cantidades globales del MAE.



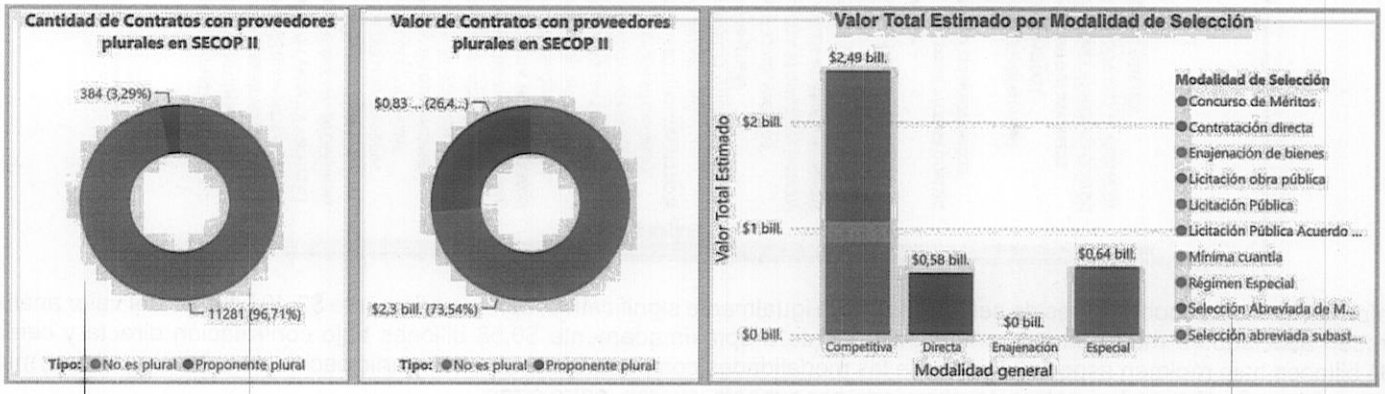
Desde el punto de vista de la estructura de proveedores, la información evidencia una oferta atomizada. Los 4.163 proveedores identificados frente a 14.463 contratos representan, en términos meramente agregados, alrededor de 3,5 contratos por proveedor durante el período analizado; sin embargo, este indicador no implica una distribución uniforme de la contratación. Las gráficas muestran diferencias importantes entre los proveedores que concentran los mayores valores contratados y aquellos que presentan mayor número de contratos.

Entre los proveedores con mayor valor contratado aparecen, entre otros, CORREAGRO, GEOCAPITAL S.A., Operadora Distrital de Transporte S.A.S. y diferentes uniones temporales relacionadas con transporte escolar, mientras que entre quienes presentan mayor número de contratos se identifican empresas como Transportes Ciudad Bonita S.A., Cootraman, Transportes Especiales Santurbán S.A.S., Transportes Especiales y Turísticos de Colombia, Transportes Kemuel S.A.S., Flota La Macarena S.A. y Expreso Brasilia S.A., entre otros.

Esta composición es especialmente importante para el presente estudio. La presencia significativa de uniones temporales de transporte escolar y empresas de transporte especial demuestra que el código UNSPSC 781118 comprende un universo más amplio que el mercado específico de expedición de tiquetes intermunicipales. En consecuencia, la existencia de 4.163 proveedores en el MAE no permite afirmar que existan 4.163 potenciales oferentes capaces de ejecutar el contrato proyectado por la Policía Nacional. La pluralidad efectiva para este proceso debe determinarse sobre un universo más específico: empresas transportadoras habilitadas que comercialicen directamente pasajes de transporte intermunicipal y operadores o comercializadores que cuenten con capacidad real para adquirir, reservar, emitir y gestionar tiquetes a través de diferentes empresas transportadoras y atender las rutas requeridas por la Institución. Por consiguiente, el MAE constituye evidencia de amplitud general de la oferta, pero dicha oferta debe depurarse funcionalmente para determinar cuántos agentes pueden realmente atender el objeto contractual.



La comparación entre proveedores por valor y por número de contratos aporta otro elemento relevante. No se observa en las gráficas que un mismo proveedor concentre simultáneamente una proporción determinante del valor y del número de contratos de toda la categoría. La información visual sugiere una distribución entre diferentes agentes económicos; sin embargo, no resulta técnicamente procedente calcular un índice de concentración, ni afirmar un porcentaje exacto de concentración, pues para ello sería necesario contar con los valores individuales de contratación de la totalidad de los proveedores.

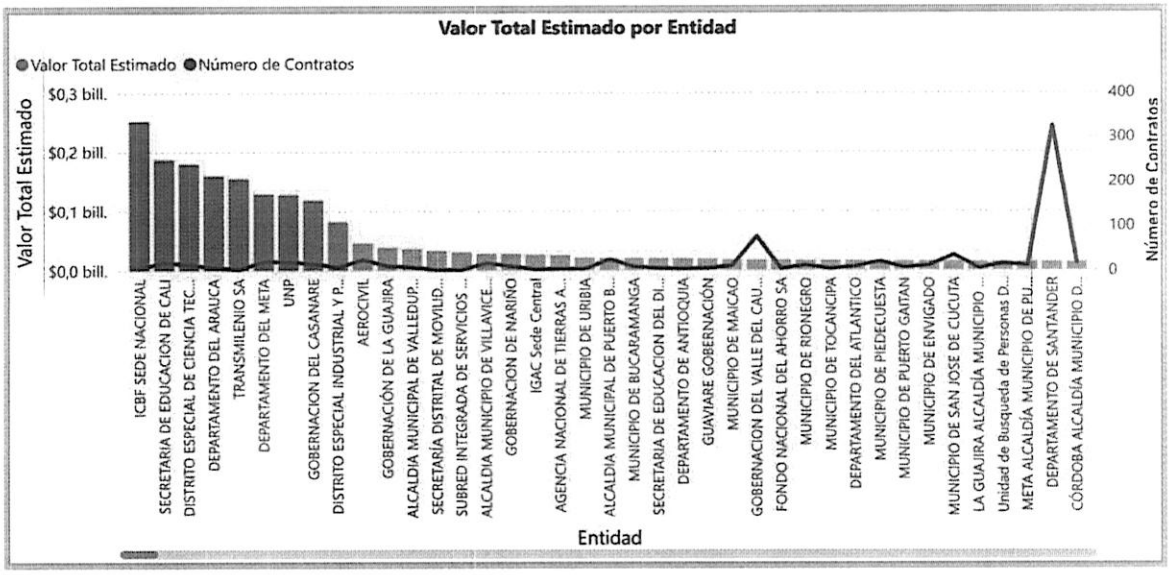


También debe precisarse que 384 contratos, equivalentes aproximadamente al 3,29%, fueron adjudicados a un proponente plural, mientras 11.281, equivalentes al 96,71%, corresponden a adjudicatarios que no tienen dicha naturaleza. En valor, los proponentes plurales representan alrededor del 26,46% de la contratación mostrada en SECOP II, mientras los demás adjudicatarios concentran cerca del 73,54%. Esta información no mide la pluralidad de oferentes ni la cantidad de propuestas recibidas en cada proceso. La expresión "proponente plural" se refiere a la naturaleza del adjudicatario —por ejemplo, consorcios o uniones temporales— y no a que en el procedimiento contractual hayan participado varios competidores. Por tanto, estas cifras no deben utilizarse para concluir que únicamente el 3,29% de los procesos fueron competitivos o que el 96,71% tuvieron un solo oferente. Su utilidad consiste en demostrar que la mayor parte de los contratos de la categoría son ejecutados por proveedores individuales, aunque las formas asociativas también tienen una participación económicamente significativa.

Esta observación resulta pertinente para la estructuración actual, toda vez que, a partir del MAE, no se advierte una razón para exigir que los posibles proponentes conformen estructuras plurales. Por el contrario, el diseño contractual debería permitir que

puedan participar tanto empresas individuales con capacidad suficiente como consorcios o uniones temporales cuando los interesados consideren necesario asociarse para garantizar cobertura o capacidad operativa.

Desde la perspectiva de las entidades compradoras, las gráficas del MAE muestran una demanda ampliamente distribuida entre entidades nacionales y territoriales. Entre quienes presentan mayores valores contratados aparecen entidades como el ICBF – Sede Nacional, secretarías de educación, departamentos, entidades territoriales, TransMilenio S.A. y otras instituciones públicas. Esta dispersión confirma que los servicios incluidos en el código 781118 responden a necesidades diversas y con estructuras técnicas diferentes. Precisamente por ello, los antecedentes del MAE deben utilizarse como contexto sectorial y no como comparables económicos automáticos del proceso de la Policía Nacional.



La información sobre modalidades de selección resulta igualmente significativa; aproximadamente $2,49 billones del valor analizado aparecen asociados a modalidades competitivas, frente a aproximadamente $0,58 billones bajo contratación directa y cerca de $0,64 billones bajo régimen especial. Dentro de las modalidades competitivas se observa participación de licitación pública, mínima cuantía, selección abreviada y selección abreviada por subasta inversa, entre otras.

La importancia de este resultado para el proceso actual radica en que evidencia que el mercado general de transporte de pasajeros por carretera ha participado ampliamente en procedimientos competitivos. No obstante, la existencia de contratación mediante subasta inversa dentro del código UNSPSC no determina, por sí sola, que toda contratación clasificada bajo 781118 deba adelantarse utilizando ese mecanismo. La modalidad debe justificarse a partir de las características específicas del servicio que se pretende contratar y de la posibilidad de definir objetivamente sus condiciones técnicas y económicas.

Para el modelo actualmente proyectado por la Policía Nacional, el MAE resulta compatible con una estructuración en la cual la competencia se concentre en una variable económica homogénea y objetivamente comparable, sin pretender congelar durante toda la vigencia el precio comercial de cada ruta. En consecuencia, para los tiquetes individuales resulta técnicamente coherente que los precios por ruta determinados en el estudio de mercado sean utilizados para estimar el presupuesto, mientras que durante la ejecución se reconozca la tarifa comercial vigente y verificable al momento de adquisición del tiquete, bajo las condiciones económicas que finalmente se establezcan para el contratista.

Esto permite separar dos conceptos que deben quedar claramente diferenciados en los documentos precontractuales. El primero corresponde al valor unitario estimado de planeación, utilizado para calcular cuántos recursos se requieren frente a una cantidad proyectada de tiquetes. El segundo corresponde al precio efectivo de ejecución, asociado a la tarifa comercial vigente al momento de la compra. Esta distinción adquiere especial importancia ante las variaciones de mercado evidenciadas tanto en el comportamiento histórico institucional como en la información sectorial.

El análisis de oferta del MAE también respalda la conveniencia de no imponer condiciones accesorias que puedan reducir innecesariamente el universo de participantes. La consulta realizada no permite concluir que la disponibilidad de un software propio, una plataforma tecnológica específica o la presencia física de un *implant* sean características estructurales indispensables de los proveedores que participan en la categoría UNSPSC 781118. Tales exigencias, por tanto, no pueden derivarse del MAE y, de incorporarse, tendrían que justificarse autónomamente desde la necesidad institucional y analizarse frente a su potencial efecto restrictivo sobre la competencia.

En el modelo que se viene estructurando, la eliminación de la exigencia de software e implant resulta especialmente relevante para permitir la participación directa de empresas transportadoras, además de comercializadores o intermediarios de tiquetes. Si el objeto sustantivo consiste en garantizar la adquisición y suministro oportuno de pasajes en las rutas requeridas, los requisitos habilitantes y operativos deberían concentrarse en la capacidad efectiva para cumplir esa prestación y no en estructuras tecnológicas o de personal que no resulten indispensables para satisfacer la necesidad.

Debe mantenerse, asimismo, la diferenciación del componente de servicios expresos. La información del MAE muestra precisamente que bajo el mismo código conviven empresas de transporte especial, transporte escolar, operadores regionales, transportadores tradicionales y otras modalidades de movilización de pasajeros. Esto confirma que la categoría estadística es heterogénea y que no resulta adecuado extrapolar directamente a los expresos la metodología económica diseñada para los tiquetes individuales. Para los servicios por vehículo/hora o vehículo/día procede un análisis de mercado y de precios específico, como el que se viene desarrollando separadamente.

Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2023			2024			2025			Total	
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor
⊟ **7811 - Transporte de pasajeros**	**4936**	**$1.151.722.042.632**	**31,04%**	**4824**	**$1.057.414.028.052**	**28,50%**	**4703**	**$1.500.812.593.746**	**40,45%**	**14463**	**$3.709.948.664.430**
⊞ 781118 - Transporte de pasajeros por carretera	4936	$1.151.722.042.632	31,04%	4824	$1.057.414.028.052	28,50%	4703	$1.500.812.593.746	40,45%	**14463**	**$3.709.948.664.430**
Total	**4936**	**$1.151.722.042.632**	**31,04%**	**4824**	**$1.057.414.028.052**	**28,50%**	**4703**	**$1.500.812.593.746**	**40,45%**	**14463**	**$3.709.948.664.430**

En conclusión, el análisis del Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE de la ANCP-CCE para el código UNSPSC 781118 permite establecer que existe un mercado público amplio, con 4.163 proveedores, 14.463 contratos y un valor acumulado superior a $3,7 billones durante 2023-2025, en el que participan numerosos agentes económicos y diversas entidades compradoras, y donde las modalidades competitivas representan la mayor proporción del valor contratado.

Sin embargo, la principal conclusión para el presente proceso es que existe una base sectorial amplia de oferta potencial, pero la pluralidad efectiva del proceso de suministro de pasajes terrestres de la Policía Nacional debe determinarse sobre los proveedores que realmente puedan comercializar o suministrar tiquetes en las rutas requeridas y cumplir las condiciones operativas específicas del contrato.

En consecuencia, el MAE respalda una estructuración orientada a favorecer la concurrencia, admitir diferentes modelos empresariales —transportadores directos y comercializadores con capacidad demostrable—, evitar requisitos accesorios no indispensables y utilizar mecanismos competitivos. Al mismo tiempo, obliga a no confundir la amplitud estadística de la categoría UNSPSC con la capacidad efectiva para atender el objeto concreto.

Este análisis, complementado con las cotizaciones obtenidas, la consulta de tarifas comerciales, el comportamiento histórico institucional y la matriz de rutas, sustenta de manera más sólida que el modelo de estructuración se debe enfocar en que los valores unitarios de ruta utilizados son exclusivamente para planeación presupuestal, mientras que la adquisición de los tiquetes individuales debe hacerse a precios comerciales vigentes y verificables y el tratamiento independiente de los servicios expresos.

8. ESTUDIO DE MERCADO, PRECIOS Y METODOLOGÍA

8.1. Fuentes de precios

La Institución, en el marco de la estructuración del proceso contractual cuyo objeto corresponde al "Suministro de Pasajes Terrestres Nacionales", realizó diferentes ejercicios de consulta al mercado a través de la plataforma SECOP II, con el fin de obtener información actualizada sobre las condiciones económicas, la oferta existente y los precios de referencia aplicables al servicio objeto de contratación.

Como resultado de las observaciones formuladas por el Grupo de Contratos de la Dirección Logística y Financiera durante la revisión del análisis del sector el cual sirvió como fuente primaria para la construcción de la metodología económica y la determinación del valor estimado del proceso.

1. Evento de cotización DITAH PASAJES 04 - Fecha de publicación: 21 de septiembre de 2026
Se adelantó una nueva consulta al mercado enfocada exclusivamente en:

- Cotización de 217 rutas mínimas requeridas de las cuales se encuentran 6 reguladas por el Ministerio de Transporte, así:

Nro	ORIGEN	DESTINO
1	BOGOTA (BOGOTA D.C.)	ACACÍAS (META)
2	BOGOTA (BOGOTA D.C.)	EL CASTILLO (META)
3	BOGOTA (BOGOTA D.C.)	FACATATIVÁ (CUNDINAMARCA)
4	BOGOTA (BOGOTA D.C.)	MEDELLÍN (ANTIOQUIA)
5	BOGOTA (BOGOTA D.C.)	PUERTO LÓPEZ (META)
6	BOGOTA (BOGOTA D.C.)	VILLAVICENCIO (META)

Los valores son regulados por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3600 de mayo 9 de 2001, en el cual el Ministerio estableció la libertad de tarifas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, modificada por la Resolución 20213040036325 del 20 de agosto de 2021 y la Resolución 5786 de 21 de diciembre de 2007, por la cual fijó unas "tarifas mínimas", al encontrar necesaria la adopción de "mecanismos que permitan continuar dentro de un esquema competitivo, de autorregulación y de sana competencia."

Así las cosas, en la actualidad existe un régimen de libertad regulada en el transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, en virtud del cual las empresas de transporte pueden establecer las tarifas a cobrar por sus servicios de acuerdo con una estructura de costos previamente realizada, estas tarifas en ningún caso pueden ser inferiores a las tarifas mínimas establecidas por el Ministerio de Transporte en las Resoluciones citadas.

Debe resaltarse que, el artículo 2° de la Resolución No. 0003600 de 2001, modificado por la Resolución 20213040036325 del 20 de agosto de 2021, señala:

"ARTÍCULO SEGUNDO: INFORMACIÓN PÚBLICA DE TARIFAS. Las empresas del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera deberán mantener informados a los usuarios acerca de las tarifas a cobrar por sus servicios a través de la indicación pública de precios, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 26 y 50 de la Ley 1480 de 2011 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

PARÁGRAFO. La Superintendencia de Transporte, en su condición de autoridad de protección de usuarios del sector transporte, vigilará, inspeccionará y controlará el cumplimiento por parte de las empresas del deber previsto en el presente artículo, de conformidad con lo establecido en el numeral 3 del artículo 5 del Decreto 2409 de 2018 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya".

Adicionalmente, la mencionada Resolución, estableció en su artículo 3° que "las empresas de transporte mantendrán en sus archivos los estudios y las estructuras de costos, elaborados directamente o a través de las entidades gremiales, que dieron origen al cálculo de las tarifas establecidas", lo anterior, so pena de ser solicitadas por parte del Ministerio de Transporte o de la Superintendencia de Transporte, con la finalidad de realizar el seguimiento y evaluación de las mismas, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 4° de la Resolución 3600 de 2001.

Por otra parte, la Resolución No. 003252 del 5 de agosto de 2010 "Por la cual se dictan algunas disposiciones en la ruta de servicio público de transporte de pasajeros por carretera Bogotá – Medellín y viceversa", a través del cual el Ministerio de Transporte tiene autorizadas en el corredor Bogotá – Medellín y viceversa a las empresas habilitadas: Coonorte Ltda., Flota Magdalena S.A., Transportes Rápido Tolima S.A., Expreso Bolivariano S.A., Empresa Arauca S.A., Expreso Brasilia S.A., Rápido Ochoa S.A. Acto administrativo que se encuentra vigente.

Así mismo, se encuentra vigente la Resolución No. 0006341 del 26 de diciembre de 2013, "Por la cual se dictan algunas disposiciones en materia de tarifas de transporte en las rutas que conforman el Sistema Administrativo de Rutas S.A.R.", en el artículo 2 establece: "Las tarifas se actualizarán la primera semana del mes de febrero de cada año de acuerdo a la variación anual del IPC al cierre del periodo anterior"

- Cotización de servicios especiales o expresos por horas y por día.
- Aplicación de las nuevas especificaciones técnicas estructuradas conjuntamente con el equipo de análisis contractual.

Como resultado del ejercicio de consulta se obtuvo información económica de los siguientes proveedores:

- TRANLOGI S.A.S.
- FLOTA LA MACARENA S.A.
- EXPRESO BOLIVARIANO S.A. (información remitida por correo electrónico).
- EXPRESO BRASILIA S.A. (información remitida por correo electrónico).

ítem	Descripción	TRANLOGI S.A.S.	FLOTA LA MACARENA S.A.	EXPRESO BOLIVARIANO S.A.	EXPRESO BRASILIA S.A.
1	Rutas mínimas requeridas (217 rutas)	Valores relacionados en anexo económico	Valores relacionados en anexo económico	Valores relacionados en anexo económico	Valores relacionados en anexo económico
2	Servicios especiales o expresos	Valores relacionados en anexo económico	Valores relacionados en anexo económico	Valores relacionados en anexo económico	Valores relacionados en anexo económico

Conclusión del análisis de cotizaciones: De los tres (3) ejercicios de consulta realizados, el evento DITAH PASAJES 02 aportó información económica de dos proveedores para 865 rutas; el evento DITAH PASAJES 03 no registró participación de proveedores, situación que evidenció la necesidad de replantear la metodología inicialmente propuesta; y el evento DITAH PASAJES 04 permitió obtener información económica actualizada de cuatro empresas del sector transporte terrestre, incluyendo valores para 217 rutas y servicios especiales o expresos.

Las cotizaciones recibidas fueron utilizadas como insumo para la elaboración de la matriz de análisis económico y estadístico desarrollada conjuntamente con el Grupo de Contratos de la Dirección Logística y Financiera, aplicando medidas de tendencia central y dispersión tales como promedio, mediana, media geométrica, desviación estándar, coeficiente de variación y túnel estadístico.

Adicionalmente, la información obtenida fue contrastada con los antecedentes contractuales institucionales de las vigencias 2023, 2024 y 2025, previamente actualizados mediante indexación a precios de la vigencia 2026, permitiendo contar con una base objetiva, verificable y actualizada para la determinación del valor estimado del proceso.

En el mismo sentido, y en concordancia con lo dispuesto en la Guía para la Elaboración de Estudios del Sector, expedida por la ANCP-CCE, se realizó la consulta de las rutas en varios portales de venta de tiquetes, haciendo un barrido de la mayor cantidad de rutas posible, con el fin de incluirlo en la matriz estadística.

En consecuencia, las cotizaciones obtenidas, los antecedentes históricos indexados, las necesidades institucionales proyectadas y el análisis estadístico efectuado constituyen las principales fuentes de información utilizadas para la estructuración económica del presente proceso contractual.

8.2. Tratamiento estadístico.

Lote 1. Suministro de tiquetes:

Ítem	Media / mediana / otro	Desviación estándar	Coeficiente de variación	Valor recomendado
Rutas de transporte terrestre – análisis individual de 211 rutas	Metodología condicional. Si el CV inicial ≤ 20%, se utiliza la media aritmética. Si el CV > 20%, se revisa la dispersión y, cuando N ≥ 4, se aplica RIC = Q3 − Q1, con límites Q1 − 1,5×RIC y Q3 + 1,5×RIC. Si luego de la depuración el CV ≤ 20%, se utiliza la media depurada. Si persiste CV > 20%, se utiliza la mediana depurada. Cuando no existen atípicos RIC pero persiste CV > 20%, se utiliza la mediana.	Calculada individualmente para cada ruta sobre las observaciones comparables. Cuando existe depuración mediante RIC, se recalcula sobre el conjunto final. Se empleó desviación estándar poblacional.	Calculado individualmente para cada ruta como σ / media. El 20% opera como umbral interno de alerta de dispersión, no como causal automática de exclusión. Se recalcula después de la depuración cuando esta procede.	Precio estimado recomendado individual por ruta, que puede corresponder a media, media depurada, mediana o mediana depurada según la regla estadística aplicable.
Valor único estimado por tiquete para cálculo de la bolsa de consumo	Media aritmética de los 211 precios estimados recomendados por ruta, una vez aplicado previamente el tratamiento estadístico individual a cada una.	No se utiliza para reemplazar el análisis individual por ruta. El valor único surge después de la depuración y selección del estimador correspondiente a cada ruta.	No se utiliza como criterio de aceptación del valor agregado. Los CV se evalúan previamente a nivel de cada ruta.	$183.187 por tiquete, exclusivamente como valor promedio de planeación para estimar la bolsa de consumo. No constituye tarifa contractual ni precio fijo por ruta.

Para cada ruta se consolidaron, cuando existían, valores provenientes de Históricos, Macarena, Bolivariano, Translogic, Brasilia y Portales Web. Los valores cero y las celdas sin precio se trataron como ausencia de información y no participaron en las medidas de tendencia central ni de dispersión. En la base definitiva, cada ruta inició con entre cuatro y seis observaciones válidas: 177 rutas con seis datos, 27 con cinco y 7 con cuatro.

La metodología no adoptó una única medida de tendencia central para todas las rutas. Utiliza una regla de decisión que combina media aritmética, mediana, coeficiente de variación y rango intercuartílico, con el propósito de evitar tanto la eliminación mecánica de precios altos como la utilización automática de una media afectada por datos estadísticamente atípicos.

$$\text{Media: } \bar{x} = \Sigma xi / N \quad | \quad \text{Desv. estándar poblacional: } \sigma = \sqrt{[\Sigma(xi - \bar{x})^2 / N]} \quad | \quad CV = \sigma / \bar{x}$$

En una primera etapa se calculó la media inicial, la mediana inicial, la desviación estándar poblacional y el coeficiente de variación. El CV superior al 20% se utilizó exclusivamente como señal de alerta de heterogeneidad. En la base, 5 rutas presentaron CV inicial igual o inferior al 20% y 206 rutas superaron ese umbral. La superación del 20% no determinó, por sí sola, la exclusión de ninguna cotización.

Cuando el CV superó el umbral y existían al menos cuatro registros de datos, se calcularon el primer cuartil (Q1), el tercer cuartil (Q3) y el rango intercuartílico – RIC. El RIC corresponde a Q3 − Q1. Se definieron como límites estadísticos de referencia Q1 − 1,5×RIC y Q3 + 1,5×RIC. Los valores ubicados por fuera de esos límites fueron identificados como potencialmente atípicos; con al menos un atípico en 88 rutas, para un total de 96 datos identificados estadísticamente.

$$RIC = Q3 - Q1 \quad | \quad \text{Límite inferior} = Q1 - 1{,}5 \times RIC \quad | \quad \text{Límite superior} = Q3 + 1{,}5 \times RIC$$

La identificación estadística no equivale a una exclusión automática. La Guía de la ANCP-CCE advierte que antes de retirar un valor atípico debe revisarse cualitativamente su causa y su comparabilidad con el alcance requerido.

Una vez definido el conjunto válido por ruta, se recalcularon las medidas descriptivas. La regla final se centró en que si el conjunto era homogéneo, se utilizó la media aritmética; si existían atípicos RIC y la depuración llevaba el CV final a 20% o menos, se utilizó la media depurada; si después de la depuración persistía un CV superior al 20%, se utilizó la mediana depurada; y si el CV era alto pero no existían atípicos bajo RIC, se conservaron los valores y se utilizó la mediana como centro robusto. De esta manera, la metodología evita continuar eliminando datos únicamente para forzar un determinado CV.

Método definitivo por ruta	Número de rutas	Participación
Media – conjunto homogéneo	5	2,37%
Media depurada por RIC	31	14,69%
Mediana depurada por RIC – CV residual alto	57	27,01%
Mediana – CV alto sin atípicos RIC	118	55,92%
Total	211	100,00%

El precio estimado recomendado de cada ruta corresponde, por tanto, a la medida final que resulta de la regla anterior y no a una media general impuesta a toda la base. Esta diferenciación es relevante porque la mediana reduce la sensibilidad a valores extremos cuando persiste heterogeneidad, mientras la media se conserva cuando el conjunto es suficientemente homogéneo o cuando una depuración estadística justificada produce un conjunto más estable.

Para estimar la bolsa de consumo se calculó adicionalmente un valor único promedio por tiquete. Este valor no sustituye los precios estimados por ruta ni constituye una tarifa fija contractual. Su función es exclusivamente presupuestal con el fin de convertir una cantidad esperada de tiquetes en un valor monetario de consumo cuando la mezcla exacta de rutas que será demandada durante la ejecución no puede determinarse ex ante con precisión.

La memora de cálculo registra dicho valor mediante el promedio simple de los 211 precios estimados recomendados por ruta. El resultado es $183.186,75, redondeado a $183.187 por tiquete. Al no existir una ponderación de demanda futura por cada ruta, el cálculo es un promedio no ponderado; por ello debe interpretarse como proxy de planeación y no como predicción del precio de cada compra individual.

Respecto de la cantidad de tiquetes, se utilizaron los promedios mensuales del consumo histórico con 765,89 tiquetes para 2024 y 856,17 para 2025. El promedio aritmético de ambos es 811,03, redondeado a 811 tiquetes. De tal manera que se multiplica el valor unitario promedio por esa cantidad promedio y se obtienen $148.564.657 como valor de consumo presupuestal resultante.

Este cálculo se usa para dimensionar una bolsa de consumo en un contrato de demanda variable. Por tanto, la Policía no se obliga a comprar cada ruta en la misma proporción ni a pagar $183.187 por cada tiquete. Durante la ejecución, el pago se determina a partir de la tarifa facial/comercial verificable del transportador al momento de la adquisición.

Para la determinación del porcentaje máximo adicional aplicable al suministro y comercialización de tiquetes individuales, la Entidad comparó los precios unitarios representativos obtenidos mediante el análisis estadístico por ruta frente a las tarifas comerciales identificadas en portales web, utilizadas como proxy de la tarifa facial del transportador. La comparación fue posible en 183 rutas y se calculó, para cada una, el diferencial porcentual entre ambas variables.

La distribución presentó una mediana de 9,29% y un percentil 65 de 20,64%. Adicionalmente, el 64,48% de los valores se ubicó en 20% o menos. Una vez identificados los precios atípicos de la distribución mediante el criterio del rango intercuartílico, permanecieron 171 valores no atípicos, de las cuales el 68,42% presentó diferenciales iguales o inferiores al 20%. Dentro de los diferenciales positivos no atípicos, la mediana se ubicó en 17,26%.

Con fundamento en lo anterior, y considerando que el análisis estadístico orienta la decisión económica pero no obliga a trasladar al contrato los mayores diferenciales observados, la Entidad establece como porcentaje máximo adicional el veinte por ciento (20%) sobre la tarifa facial o comercial verificable vigente al momento de adquisición del tiquete. Este porcentaje constituye un techo máximo de competencia y no una remuneración garantizada al futuro contratista.

Si el proceso se adelantare por subasta inversa, se tendrá por finalidad obtener el mayor descuento posible sobre la tarifa facial o comercial verificable vigente.

Tabla 1 - Lote 1. Suministro de tiquetes: Resumen memoria de cálculo.

Producto / Ruta	HISTÓRICOS	MACARENA	BOLIVARIANO	TRANSLOGIC	BRASILIA	CV INICIAL	Q1	Q3	RIC	LÍMITE INFERIOR IQR	LÍMITE SUPERIOR IQR	MEDIA FINAL	MEDIANA FINAL	DESV. FINAL	CV FINAL	VALOR ESTIMADO TKT
AGUACHICA (CESAR)BARRANQUILLA (ATLANTICO)	$171.665,37	$224.000,00	$154.800,00	$92.400,00	$262.000,00	29,41%	$158.866,34	$213.850,00	$54.783,66	$76.690,86	$295.825,49	$181.210,90	$177.132,69	$53.301,58	29,41%	$177.133,00
AGUACHICA (CESAR)SANTA MARTA (MAGDALENA)	$168.588,04	$216.000,00	$153.000,00	$346.400,00	$260.000,00	29,88%	$171.941,03	$249.000,00	$77.058,97	$56.352,58	$364.588,46	$220.998,01	$199.000,00	$66.034,30	29,88%	$199.000,00
AGUACHICA (CESAR)VALLEDUPAR (CESAR)	$136.749,36	$170.000,00	$184.400,00	$92.400,00	$314.000,00	40,48%	$136.337,34	$180.800,00	$44.462,66	$69.643,35	$247.493,99	$143.949,87	$136.749,36	$31.887,68	22,15%	$136.749,00
AGUAZUL (CASANARE)YOPAL (CASANARE)	$35.685,35	$28.000,00	$22.000,00	$254.000,00	$38.000,00	116,27%	$28.000,00	$38.000,00	$10.000,00	$13.000,00	$53.000,00	$30.921,34	$31.842,68	$6.342,87	20,51%	$31.843,00
AGUSTIN CODAZZI (CESAR)BARRANQUILLA (ATLANTICO)	$169.888,02	$214.000,00	$75.000,00	$207.800,00	$128.000,00	32,75%	$128.000,00	$207.800,00	$79.800,00	$8.300,00	$327.500,00	$158.803,60	$169.888,02	$52.033,05	32,75%	$169.888,00
AGUSTIN CODAZZI (CESAR)VALLEDUPAR (CESAR)	$43.994,14	$68.000,00	$20.886,00	$92.400,00	$36.000,00	48,23%	$36.000,00	$68.000,00	$32.000,00	-$12.000,00	$116.000,00	$52.256,03	$43.994,14	$25.203,20	48,23%	$43.994,00
ANSERMA (CALDAS)MANIZALES (CALDAS)	$43.837,36	$60.000,00	$36.000,00	$831.400,00	$82.000,00	153,19%	$43.837,36	$82.000,00	$38.162,64	$16.593,40	$89.243,96	$47.959,34	$46.918,68	$9.504,22	19,82%	$47.959,00
APARTADO (ANTIOQUIA)MEDELLÍN (ANTIOQUIA)	$195.352,05	$226.000,00	$176.000,00	$230.900,00	$300.000,00	19,69%						$217.375,34	$210.676,03	$42.803,81	19,69%	$217.375,00
ARMENIA (QUINDIO)BUCARAMANGA (SANTANDER)	$362.090,78	$408.000,00	$258.940,00	$648.800,00	$440.000,00	32,04%	$300.522,70	$432.000,00	$131.477,31	$103.306,74	$629.215,96	$349.808,18	$362.090,78	$70.430,00	20,13%	$362.091,00
ARMENIA (QUINDIO)HONDA (TOLIMA)	$147.978,68	$176.000,00	$110.000,00	$175.500,00	$188.000,00	16,38%						$162.913,11	$175.750,00	$26.689,09	16,38%	$162.913,00

DIRECCIÓN LOGISTICA Y FINANCIERA
FORMATO ÚNICO DE ANÁLISIS DEL SECTOR Y DEL MERCADO PARA PROCESOS DE CONTRATACIÓN

ARMENIA (QUINDIO)MANIZALES (CALDAS)	$58.144,02	$94.000,00	$53.500,00	$207.600,00	$90.000,00	56,34%	$58.108,02	$93.000,00	$33.891,99	$8.270,04	$143.837,98	$71.528,80	$82.000,00	$16.977,21	23,73%	$82.000,00
ARMENIA (QUINDIO)MEDELLÍN (ANTIOQUIA)	$157.358,71	$250.000,00	$178.000,00	$461.900,00	$302.000,00	41,64%	$175.000,00	$289.000,00	$114.000,00	$4.000,00	$460.000,00	$212.271,74	$178.000,00	$55.007,82	25,91%	$178.000,00
ARMENIA (QUINDIO)NEIVA (HUILA)	$184.581,40	$224.000,00	$180.000,00	$508.100,00	$306.000,00	42,95%	$189.936,05	$285.500,00	$95.563,95	$46.590,13	$428.845,93	$220.116,28	$206.000,00	$45.743,65	20,78%	$206.000,00
ARMENIA (QUINDIO)IBAGUÉ (TOLIMA)	$83.249,19	$116.000,00	$47.080,00	$138.600,00	$80.000,00	32,72%	$77.000,00	$107.812,30	$30.812,30	$30.781,55	$154.030,74	$90.154,87	$81.624,60	$29.500,05	32,72%	$81.625,00
BARBOSA (SANTANDER)PAMPLONA (NORTE DE SANTANDER)	$123.670,71	$190.000,00	$70.000,00	$300.200,00	$120.000,00	49,43%	$120.000,00	$190.000,00	$70.000,00	$15.000,00	$295.000,00	$125.917,68	$121.835,38	$42.642,11	33,87%	$121.835,00
BARRANQUILLA (ATLANTICO)CALI (VALLE DEL CAUCA)	$500.837,48	$744.000,00	$504.000,00	$1.200.900,00	$856.000,00	37,05%	$501.628,11	$828.000,00	$326.371,89	$12.070,28	$1.317.557,84	$709.956,25	$624.000,00	$263.051,25	37,05%	$624.000,00
BARRANQUILLA (ATLANTICO)CAUCASIA(ANTIOQUIA)	$261.810,68	$376.000,00	$294.000,00	$664.300,00	$500.000,00	28,60%	$287.000,00	$468.000,00	$172.000,00	$39.000,00	$727.000,00	$382.018,45	$341.000,00	$109.249,83	28,60%	$341.000,00
BARRANQUILLA (ATLANTICO)CERETÉ (CORDOBA)	$157.358,71	$204.000,00	$138.600,00	$369.500,00	$236.000,00	35,81%	$162.019,03	$228.000,00	$65.980,97	$63.047,58	$326.971,45	$182.391,74	$176.000,00	$34.426,69	18,88%	$182.392,00
BARRANQUILLA (ATLANTICO)CHINÚ (CORDOBA)	$161.516,01	$222.000,00	$134.000,00	$346.400,00	$228.000,00	31,70%	$188.637,01	$226.500,00	$57.862,99	$61.642,52	$313.294,49	$187.103,20	$190.000,00	$35.702,61	19,08%	$187.103,00
BARRANQUILLA (ATLANTICO)FUNDACIÓN (MAGDALENA)	$76.756,03	$96.000,00	$68.000,00	$184.800,00	$116.000,00	41,98%	$70.189,01	$111.000,00	$40.810,99	$8.972,52	$172.216,49	$83.351,21	$76.756,03	$20.250,29	24,30%	$76.756,00
BARRANQUILLA (ATLANTICO)IBAGUÉ (TOLIMA)	$416.245,92	$638.000,00	$399.000,00	$923.000,00	$678.000,00	34,46%	$403.311,48	$668.000,00	$264.688,52	$6.278,70	$1.065.932,78	$571.507,65	$527.122,95	$196.954,36	34,46%	$527.123,00
BARRANQUILLA (ATLANTICO)SANTA MARTA (MAGDALENA)	$89.213,38	$74.000,00	$39.600,00	$230.900,00	$68.000,00	72,51%	$46.700,00	$85.410,04	$38.710,04	-$11.365,05	$143.475,09	$62.082,68	$68.000,00	$19.616,59	31,60%	$68.000,00
BARRANQUILLA (ATLANTICO)TOLU(SUCRE)	$139.516,03	$172.000,00	$156.000,00	$323.300,00	$266.000,00	33,70%	$156.000,00	$242.500,00	$86.500,00	$26.250,00	$372.250,00	$202.136,01	$164.000,00	$68.124,67	33,70%	$164.000,00
BARRANQUILLA (ATLANTICO)USIACURI (ATLANTICO)	$35.685,35	$0,00	$10.000,00	$40.000,00	$18.000,00	43,35%	$18.000,00	$35.685,35	$17.685,35	-$8.528,03	$62.213,38	$25.537,07	$24.000,00	$11.070,09	43,35%	$24.000,00
BARRANQUILLA (ATLANTICO)RIOHACHA, LAG	$120.983,88	$188.000,00	$128.000,00	$254.000,00	$214.000,00	33,38%	$122.237,91	$207.500,00	$85.262,09	-$5.655,22	$335.393,14	$166.987,31	$157.000,00	$55.739,70	33,38%	$157.000,00
BARRANQUILLA (ATLANTICO)SAN MAGANGUE	$124.440,04	$154.000,00	$152.000,00	$300.000,00	$258.000,00	33,39%	$152.500,00	$234.000,00	$81.500,00	$30.250,00	$356.250,00	$191.740,01	$158.000,00	$63.937,39	33,39%	$158.000,00
BARRANQUILLA (ATLANTICO)BARRANCA BERMEJA	$260.852,04	$378.000,00	$258.200,00	$115.500,00	$438.000,00	36,92%	$235.050,00	$350.813,01	$115.863,01	$61.255,49	$524.707,53	$280.558,67	$282.928,02	$103.582,41	36,92%	$282.928,00
BARRANQUILLA (ATLANTICO)ARJONA (BOLIVAR)	$78.753,38	$80.000,00	$92.000,00	$300.200,00	$156.000,00	53,21%	$83.000,00	$201.000,00	$118.000,00	-$94.000,00	$378.000,00	$153.825,56	$124.000,00	$81.857,92	53,21%	$124.000,00
BOGOTA(BOGOTA D.C.) BARBOSA (SANTANDER)	$93.858,50	$114.000,00	$120.000,00	$150.000,00	$204.000,00	25,72%	$116.500,00	$146.000,00	$30.500,00	$69.750,00	$191.750,00	$122.371,70	$120.000,00	$18.906,37	15,45%	$122.372,00
BOGOTA(BOGOTA D.C.)SAN LUIS (TOLIMA)	$174.106,83	$132.000,00	$152.000,00	$324.000,00	$258.000,00	34,58%	$152.000,00	$258.000,00	$106.000,00	-$7.000,00	$417.000,00	$208.021,37	$174.106,83	$72.134,24	34,58%	$174.107,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)AGUAZUL (CASANARE)	$158.897,37	$208.000,00	$166.000,00	$369.500,00	$282.000,00	34,63%	$163.000,00	$263.500,00	$100.500,00	$12.250,00	$414.250,00	$224.388,58	$187.000,00	$77.712,77	34,63%	$187.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)FUSAGASUGA (CUNDINAMARCA)	$43.068,03	$50.000,00	$56.000,00	$115.500,00	$96.000,00	39,81%	$50.000,00	$86.000,00	$36.000,00	-$4.000,00	$140.000,00	$68.428,01	$53.000,00	$27.241,98	39,81%	$53.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)MELGAR (TOLIMA)	$65.068,01	$88.000,00	$40.560,00	$138.600,00	$70.000,00	36,77%	$86.301,01	$97.000,00	$30.698,99	$20.252,52	$143.048,49	$83.721,34	$79.000,00	$30.782,76	36,77%	$79.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)PAIPA (BOYACA)	$92.601,35	$120.000,00	$92.000,00	$207.800,00	$156.000,00	33,88%	$92.150,34	$147.000,00	$54.849,66	$9.875,84	$229.274,49	$126.733,56	$106.300,68	$42.917,52	33,88%	$106.301,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)PAMPLONA (NORTE DE SANTANDER)	$208.872,14	$320.000,00	$166.920,00	$438.800,00	$284.000,00	33,21%	$209.729,11	$311.000,00	$101.270,89	$57.622,79	$462.906,34	$271.782,02	$248.000,00	$90.262,83	33,21%	$248.000,00
BOGOTA(BOGOTA D.C.)PUENTE NACIONAL (SANTANDER)	$98.986,81	$0,00	$80.000,00	$207.800,00	$136.000,00	37,38%	$94.240,11	$153.950,00	$59.709,89	$4.675,27	$243.514,84	$130.696,70	$117.493,41	$48.858,77	37,38%	$117.493,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)SAN GIL (SANTANDER)	$135.980,02	$170.000,00	$122.400,00	$300.200,00	$208.000,00	32,50%	$140.985,02	$198.500,00	$57.514,99	$54.712,54	$284.772,48	$158.476,00	$156.000,00	$29.661,78	18,72%	$158.476,00
BOGOTA(BOGOTA D.C.)SIBATE(CUNDINAMARCA)	$30.773,28	$0,00	$24.000,00	$17.100,00	$40.000,00	30,26%	$22.275,00	$33.079,96	$10.804,96	$6.067,56	$49.287,40	$27.968,32	$27.386,64	$8.463,11	30,26%	$27.387,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)VILLA DE LEYVA (BOYACA)	$73.678,70	$80.000,00	$94.000,00	$184.800,00	$160.000,00	36,34%	$83.500,00	$147.500,00	$64.000,00	-$12.500,00	$243.500,00	$117.079,78	$102.000,00	$41.371,36	36,34%	$102.000,00
BOGOTA(BOGOTA D.C.)ZIPAQUIRÁ (CUNDINAMARCA)	$35.685,35	$34.000,00	$30.000,00	$92.400,00	$52.000,00	60,26%	$31.000,00	$47.921,34	$16.921,34	$5.617,99	$73.303,34	$32.337,07	$34.000,00	$13.453,73	41,60%	$34.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)PUERTO SALGAR (CUNDINAMARCA)	$0,00	$120.000,00	$70.000,00	$230.900,00	$120.000,00	40,96%	$112.000,00	$120.000,00	$8.000,00	$100.000,00	$132.000,00	$117.333,33	$120.000,00	$3.771,24	3,21%	$117.333,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)AGUACHICA (CESAR)	$222.410,91	$332.000,00	$209.800,00	$415.700,00	$356.000,00	26,59%	$223.808,18	$350.000,00	$126.191,82	$34.520,46	$539.287,73	$293.985,15	$280.000,00	$78.176,64	26,59%	$280.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)ARMENIA (QUINDIO)	$151.825,34	$208.000,00	$85.500,00	$323.300,00	$148.000,00	42,79%	$149.000,00	$193.856,34	$53.956,34	$59.065,50	$274.890,84	$145.885,07	$146.000,00	$38.961,59	26,71%	$146.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)BARRANCABERMEJA (SANTANDER)	$98.986,81	$250.000,00	$231.000,00	$415.700,00	$392.000,00	41,65%	$204.750,00	$356.500,00	$151.750,00	-$22.875,00	$584.125,00	$263.947,80	$240.500,00	$109.950,92	41,65%	$240.500,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)BARRANQUILLA (ATLANTICO)	$222.410,91	$444.000,00	$273.000,00	$692.800,00	$464.000,00	36,86%	$299.750,00	$459.000,00	$159.250,00	$60.875,00	$697.875,00	$412.701,82	$412.000,00	$152.130,81	36,86%	$412.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)BUCARAMANGA (SANTANDER)	$175.976,54	$240.000,00	$158.360,00	$369.500,00	$270.000,00	28,19%	$191.982,41	$277.500,00	$85.517,60	$63.706,01	$405.776,39	$248.972,76	$255.000,00	$70.179,87	28,19%	$255.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)BUENAVENTURA (VALLE DEL CAUCA)	$241.967,74	$364.000,00	$230.000,00	$508.100,00	$392.000,00	31,01%	$240.491,94	$385.000,00	$144.508,07	$23.729,84	$601.762,10	$329.344,62	$302.983,87	$102.116,53	31,01%	$302.984,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)BUGA (VALLE DEL CAUCA)	$164.741,38	$264.000,00	$107.000,00	$392.600,00	$182.000,00	40,46%	$169.056,04	$255.500,00	$86.443,97	$39.390,09	$385.165,95	$189.548,28	$182.000,00	$54.158,98	28,57%	$182.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)CALI (VALLE DEL CAUCA)	$181.356,04	$264.000,00	$140.000,00	$415.700,00	$238.000,00	34,68%	$195.517,03	$261.000,00	$65.482,97	$97.282,58	$359.224,46	$216.071,21	$238.000,00	$47.023,17	21,86%	$238.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)CARTAGENA (BOLIVAR)	$339.336,04	$464.000,00	$322.600,00	$739.000,00	$548.000,00	28,67%	$370.502,03	$549.500,00	$178.997,97	$102.005,08	$817.996,96	$493.822,67	$506.000,00	$141.583,73	28,67%	$506.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)CAUCASIA(ANTIOQUIA)	$294.418,70	$400.000,00	$390.500,00	$646.500,00	$564.000,00	30,66%	$376.650,00	$584.950,00	$208.300,00	$64.200,00	$897.400,00	$481.268,78	$395.300,00	$141.423,37	30,66%	$395.300,00

DIRECCIÓN LOGISTICA Y FINANCIERA
FORMATO ÚNICO DE ANÁLISIS DEL SECTOR Y DEL MERCADO
PARA PROCESOS DE CONTRATACIÓN

BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)CHAPARRAL (TOLIMA)	$146.898,71	$186.000,00	$148.000,00	$346.400,00	$252.000,00	35,04%	$148.000,00	$252.000,00	$104.000,00	-$8.000,00	$408.000,00	$215.859,74	$186.000,00	$75.629,43	35,04%	$186.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)CHIQUINQUIRA (BOYACA)	$65.981,21	$88.000,00	$72.000,00	$138.800,00	$122.000,00	33,87%	$67.493,41	$113.500,00	$46.006,59	-$1.516,48	$182.509,89	$90.008,54	$80.000,00	$30.513,18	33,87%	$80.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)CIMITARRA (SANTANDER)	$189.818,69	$238.000,00	$280.000,00	$415.700,00	$476.000,00	31,85%	$248.500,00	$381.775,00	$133.275,00	$48.587,50	$581.687,50	$313.253,12	$280.000,00	$100.077,09	31,95%	$280.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)CORCZAL (SUCRE)	$307.958,95	$528.000,00	$346.000,00	$646.600,00	$588.000,00	28,32%	$346.500,00	$573.000,00	$224.500,00	$11.750,00	$909.750,00	$462.093,16	$442.000,00	$130.849,63	28,32%	$442.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)CUCUTA (NORTE DE SANTANDER)	$263.964,81	$380.000,00	$186.180,00	$554.300,00	$316.000,00	33,09%	$276.973,61	$395.000,00	$118.026,39	$99.934,02	$572.039,59	$350.074,14	$348.000,00	$115.854,44	33,09%	$348.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)CURUMANÍ (CESAR)	$256.425,36	$356.000,00	$224.000,00	$554.300,00	$380.000,00	35,96%	$232.106,34	$374.000,00	$141.893,66	$19.265,85	$586.840,49	$330.120,89	$306.212,88	$118.698,24	35,96%	$306.213,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)DUITAMA (BOYACA)	$87.526,67	$124.000,00	$90.000,00	$184.800,00	$154.000,00	29,77%	$91.000,00	$146.500,00	$55.500,00	$7.750,00	$229.750,00	$122.387,78	$109.000,00	$36.440,24	29,77%	$109.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)EL BANCO (MAGDALENA)	$158.008,14	$332.000,00	$207.000,00	$201.300,00	$352.000,00	30,41%	$197.325,00	$300.750,00	$103.425,00	$42.187,50	$455.887,50	$241.051,52	$204.150,00	$73.310,48	30,41%	$204.150,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)ESPINAL (TOLIMA)	$91.062,69	$148.000,00	$66.340,00	$207.800,00	$112.000,00	40,20%	$85.765,67	$139.000,00	$53.234,33	$5.914,18	$218.851,49	$118.200,45	$101.531,35	$47.522,23	40,20%	$101.531,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)FLORENCIA (CAQUETA)	$243.494,75	$298.000,00	$205.440,00	$600.400,00	$350.000,00	39,68%	$249.621,06	$337.000,00	$87.378,94	$118.552,56	$468.068,41	$272.986,95	$268.000,00	$49.016,19	17,96%	$272.987,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)FUNZA (CUNDINAMARCA)	$35.685,35	$20.000,00	$24.000,00	$92.400,00	$40.000,00	61,40%	$24.000,00	$40.000,00	$16.000,00	$0,00	$64.000,00	$29.921,34	$29.842,68	$8.189,91	27,37%	$29.843,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)GARAGOA (BOYACA)	$64.992,67	$110.000,00	$96.000,00	$115.500,00	$164.000,00	36,48%	$96.000,00	$114.125,00	$18.125,00	$68.812,50	$141.312,50	$104.375,00	$103.000,00	$8.597,78	8,24%	$104.375,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)GIRARDOT (CUNDINAMARCA)	$81.830,71	$100.000,00	$55.640,00	$207.800,00	$94.000,00	50,88%	$65.457,68	$98.500,00	$33.042,32	$15.894,19	$148.063,48	$78.294,14	$81.830,71	$17.766,32	22,69%	$81.831,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)GUAMO (TOLIMA)	$96.137,37	$118.000,00	$70.820,00	$230.900,00	$120.000,00	40,28%	$100.603,03	$119.500,00	$18.896,97	$72.267,57	$147.845,46	$112.034,34	$116.000,00	$9.428,92	8,42%	$112.034,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)GUATEQUE (BOYACA)	$86.872,86	$94.000,00	$78.000,00	$244.800,00	$132.000,00	49,75%	$80.218,22	$122.500,00	$42.281,79	$16.795,54	$185.922,68	$93.774,57	$86.872,86	$20.032,68	21,36%	$86.873,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)IBAGUÉ (TOLIMA)	$87.526,67	$120.000,00	$55.640,00	$184.800,00	$94.000,00	38,13%	$88.145,00	$113.500,00	$25.355,00	$50.112,51	$151.532,50	$89.433,33	$80.000,00	$20.499,37	22,92%	$80.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)LA DORADA (CALDAS)	$95.678,68	$120.000,00	$72.760,00	$207.800,00	$124.000,00	38,45%	$83.919,67	$123.000,00	$39.080,33	$25.299,18	$181.620,50	$98.487,74	$95.678,68	$20.616,77	20,93%	$95.679,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)LIBANO (TOLIMA)	$128.597,35	$132.000,00	$134.000,00	$306.700,00	$228.000,00	36,23%	$132.000,00	$228.000,00	$96.000,00	-$12.000,00	$372.000,00	$185.859,47	$134.000,00	$71.059,77	38,23%	$134.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)LORICA (CORDOBA)	$331.642,72	$444.000,00	$346.000,00	$739.000,00	$588.000,00	29,74%	$367.500,00	$552.000,00	$184.500,00	$90.750,00	$828.750,00	$480.107,12	$438.000,00	$142.776,52	29,74%	$438.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)MALAGA (SANTANDER)	$183.974,58	$250.000,00	$180.000,00	$392.500,00	$308.000,00	31,83%	$180.993,67	$292.000,00	$111.006,33	$14.484,18	$458.509,50	$248.752,45	$216.987,34	$79.184,29	31,83%	$216.987,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)MANIZALES (CALDAS)	$158.128,04	$218.000,00	$130.540,00	$369.500,00	$222.000,00	35,06%	$168.596,03	$221.000,00	$52.403,97	$89.990,08	$299.605,96	$185.733,61	$200.000,00	$35.688,38	19,21%	$185.734,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)MARIQUITA (TOLIMA)	$96.137,37	$120.000,00	$85.500,00	$255.500,00	$146.000,00	40,54%	$102.103,03	$141.000,00	$38.896,97	$43.757,57	$189.345,46	$114.747,47	$120.000,00	$21.572,39	18,80%	$114.747,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)MOCOA (PUTUMAYO)	$251.809,37	$334.000,00	$154.080,00	$554.300,00	$262.000,00	39,57%	$254.357,03	$326.500,00	$72.142,97	$146.142,57	$434.714,46	$261.177,87	$262.000,00	$61.147,68	23,41%	$262.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)MOMPOS (BOLIVAR)	$340.874,70	$430.000,00	$310.000,00	$739.000,00	$528.000,00	32,57%	$345.656,03	$503.500,00	$157.843,98	$108.890,06	$740.265,96	$451.312,45	$395.000,00	$146.971,08	32,57%	$395.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)MONTERÍA (CORDOBA)	$331.642,72	$444.000,00	$323.000,00	$739.000,00	$550.000,00	34,37%	$325.160,68	$523.500,00	$198.339,32	$27.651,70	$821.008,98	$449.607,12	$387.821,36	$154.538,84	34,37%	$387.821,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)NEIVA (HUILA)	$155.361,36	$180.000,00	$85.500,00	$346.400,00	$146.000,00	45,20%	$148.150,00	$173.840,34	$25.690,34	$109.814,49	$212.375,85	$158.990,34	$154.980,68	$12.674,77	7,97%	$158.990,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)OCAÑA (NORTE DE SANTANDER)	$269.652,04	$332.000,00	$241.200,00	$600.400,00	$410.000,00	36,36%	$248.313,01	$390.500,00	$142.186,99	$35.032,53	$603.780,49	$349.075,34	$300.826,02	$126.984,06	36,36%	$300.826,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)ORTEGA (TOLIMA)	$109.985,34	$198.000,00	$90.000,00	$230.900,00	$154.000,00	33,61%	$109.985,34	$198.000,00	$88.014,66	-$22.036,85	$330.021,99	$156.577,07	$154.000,00	$52.630,21	33,61%	$154.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)PALMIRA (VALLE DEL CAUCA)	$176.281,36	$264.000,00	$111.280,00	$392.600,00	$190.000,00	40,21%	$179.711,02	$245.500,00	$65.788,98	$81.027,55	$344.183,47	$186.312,27	$190.000,00	$48.565,51	26,07%	$190.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)PASTO (NARIÑO)	$346.638,73	$512.000,00	$301.740,00	$785.200,00	$512.000,00	36,70%	$318.909,68	$512.000,00	$193.090,32	$29.274,21	$801.635,48	$461.086,46	$428.819,37	$169.204,29	36,70%	$428.819,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)PAZ DE ARIPORO (CASANARE)	$225.962,73	$286.000,00	$189.000,00	$531.200,00	$322.000,00	40,56%	$198.240,68	$313.000,00	$114.759,32	$26.101,71	$485.138,98	$242.392,55	$225.962,73	$53.311,21	21,89%	$225.963,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)PLANETA RICA (CORDOBA)	$312.261,38	$386.000,00	$330.000,00	$692.800,00	$562.000,00	30,20%	$344.000,00	$524.500,00	$180.500,00	$73.250,00	$795.250,00	$449.176,90	$398.000,00	$135.648,87	30,20%	$398.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)POPAYÁN (CAUCA)	$235.342,75	$364.000,00	$190.460,00	$577.300,00	$324.000,00	37,58%	$249.007,06	$354.000,00	$104.992,94	$91.517,66	$511.489,41	$280.760,55	$290.000,00	$61.807,43	22,01%	$290.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)RIOHACHA (LA GUAJIRA)	$395.947,22	$554.000,00	$313.800,00	$831.400,00	$534.000,00	32,35%	$404.960,42	$549.000,00	$144.039,59	$168.901,04	$765.059,38	$445.949,44	$432.000,00	$88.978,77	19,95%	$445.949,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)SAN ALBERTO (CESAR)	$163.054,68	$228.000,00	$286.000,00	$346.400,00	$486.000,00	39,67%	$187.950,00	$331.300,00	$143.350,00	-$27.075,00	$546.325,00	$280.675,78	$257.000,00	$111.331,03	39,67%	$257.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)SAN JOSE DEL GUAVIARE (GUAVIARE)	$210.428,05	$288.000,00	$254.000,00	$485.000,00	$432.000,00	31,58%	$254.000,00	$396.000,00	$142.000,00	$41.000,00	$609.000,00	$320.571,34	$271.000,00	$101.249,74	31,58%	$271.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)SANTA MARTA (MAGDALENA)	$330.104,05	$440.000,00	$305.000,00	$739.000,00	$518.000,00	35,48%	$311.276,01	$498.500,00	$187.223,59	$30.440,03	$779.335,98	$438.684,01	$385.052,03	$155.658,13	35,48%	$385.052,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)SANTA ROSA DE VITERBO (BOYACA)	$104.600,02	$0,00	$90.000,00	$230.900,00	$164.000,00	37,99%	$100.950,02	$173.225,00	$72.274,98	-$7.462,46	$281.637,48	$144.875,01	$129.300,01	$55.038,41	37,99%	$129.300,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)SINCELEJO (SUCRE)	$363.333,37	$500.000,00	$365.000,00	$785.200,00	$620.000,00	29,53%	$381.750,00	$590.000,00	$208.250,00	$69.375,00	$902.375,00	$510.922,23	$466.000,00	$150.858,67	29,53%	$466.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)SOGAMOSO (BOYACA)	$82.601,35	$126.000,00	$92.000,00	$207.800,00	$156.000,00	33,83%	$82.150,34	$148.500,00	$66.349,66	$7.625,84	$233.024,49	$127.400,23	$109.300,68	$43.102,49	33,83%	$109.301,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)TABIO (CUNDINAMARCA)	$8.758,73	$0,00	$30.000,00	$92.400,00	$52.000,00	67,59%	$24.689,68	$62.100,00	$37.410,32	-$31.425,79	$118.215,48	$45.789,68	$41.000,00	$30.950,34	67,59%	$41.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)TULUÁ (VALLE DEL CAUCA)	$164.741,38	$264.000,00	$107.000,00	$392.600,00	$182.000,00	42,04%	$168.556,04	$243.500,00	$74.943,97	$56.140,09	$355.915,95	$179.548,28	$180.000,00	$50.241,03	27,98%	$180.000,00



DIRECCIÓN LOGISTICA Y FINANCIERA
FORMATO ÚNICO DE ANÁLISIS DEL SECTOR Y DEL MERCADO
PARA PROCESOS DE CONTRATACIÓN

BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)TUNJA (BOYACA)	$75.249,89	$104.000,00	$98.000,00	$170.900,00	$166.000,00	29,23%	$99.500,00	$152.500,00	$53.000,00	$20.000,00	$232.000,00	$121.024,98	$108.000,00	$35.372,02	29,23%	$108.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)VALLEDUPAR (CESAR)	$314.569,37	$484.000,00	$284.000,00	$692.600,00	$500.000,00	31,22%	$325.427,03	$491.000,00	$165.572,97	$77.067,57	$739.350,46	$437.228,23	$411.000,00	$136.510,43	31,22%	$411.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)VÉLEZ (SANTANDER)	$107.825,38	$162.000,00	$120.000,00	$277.100,00	$204.000,00	36,17%	$120.000,00	$193.500,00	$73.500,00	$9.750,00	$303.750,00	$165.154,23	$141.000,00	$59.742,79	36,17%	$141.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)YOPAL (CASANARE)	$184.581,40	$220.000,00	$176.000,00	$461.900,00	$300.000,00	36,30%	$193.436,05	$290.000,00	$96.563,95	$48.690,13	$434.845,93	$228.118,28	$220.000,00	$46.607,10	20,43%	$220.000,00
BOGOTÁ(BOGOTA D.C.)BOSCONIA (CESAR)	$285.038,68	$370.000,00	$260.000,00	$600.400,00	$442.000,00	35,58%	$266.259,67	$424.000,00	$157.740,33	$29.649,18	$660.610,50	$362.839,78	$327.519,34	$129.034,32	35,58%	$327.519,00
BOSCONIA (CESAR)BARRANQUILLA (ATLANTICO)	$102.750,71	$124.000,00	$112.000,00	$254.000,00	$180.000,00	36,94%	$112.000,00	$173.500,00	$61.500,00	$18.750,00	$285.750,00	$149.125,12	$118.000,00	$56.067,88	36,94%	$118.000,00
BOSCONIA (CESAR)SANTA MARTA (MAGDALENA)	$73.989,35	$102.000,00	$45.000,00	$161.700,00	$76.000,00	40,32%	$74.492,01	$96.500,00	$22.007,99	$41.480,03	$129.511,98	$75.397,87	$76.000,00	$18.194,67	24,13%	$76.000,00
BOSCONIA (CESAR)VALLEDUPAR (CESAR)	$53.068,34	$76.000,00	$64.000,00	$115.500,00	$108.000,00	32,24%	$55.802,01	$100.000,00	$44.198,00	-$10.494,00	$186.296,00	$78.004,89	$70.000,00	$25.178,48	32,24%	$70.000,00
BUCARAMANGA (SANTANDER)BARBOSA (ANTIOQUIA)	$103.061,35	$126.000,00	$134.000,00	$255.500,00	$228.000,00	33,48%	$128.000,00	$209.000,00	$81.000,00	$6.500,00	$330.500,00	$166.426,89	$143.000,00	$55.729,15	33,48%	$143.000,00
BUCARAMANGA (SANTANDER)BARRANQUILLA (ATLANTICO)	$103.061,35	$290.000,00	$210.000,00	$508.100,00	$358.000,00	51,34%	$156.450,00	$341.000,00	$184.550,00	-$120.375,00	$617.825,00	$267.960,23	$250.000,00	$137.565,21	51,34%	$250.000,00
BUCARAMANGA (SANTANDER)CUCUTA (NORTE DE SANTANDER)	$114.467,64	$184.000,00	$74.900,00	$254.000,00	$128.000,00	37,29%	$117.850,73	$178.000,00	$60.149,27	$27.626,83	$268.223,91	$152.561,27	$144.000,00	$56.890,54	37,29%	$144.000,00
BUCARAMANGA (SANTANDER)MANIZALES (CALDAS)	$398.397,42	$494.000,00	$241.820,00	$923.800,00	$412.000,00	46,07%	$324.599,36	$473.500,00	$148.900,65	$101.248,39	$696.850,97	$369.243,48	$398.397,42	$88.626,93	24,00%	$398.397,00
BUCARAMANGA (SANTANDER)MEDELLÍN (ANTIOQUIA)	$191.816,04	$230.000,00	$154.080,00	$438.800,00	$262.000,00	36,51%	$201.362,03	$257.925,00	$56.562,97	$116.517,58	$342.769,46	$216.719,21	$230.000,00	$39.013,98	18,00%	$216.719,00
BUCARAMANGA (SANTANDER)MONTERÍA (CORDOBA)	$340.697,52	$332.000,00	$238.000,00	$923.800,00	$404.000,00	53,85%	$312.500,00	$388.174,38	$75.674,38	$198.988,43	$501.685,95	$324.139,50	$332.000,00	$53.782,36	16,59%	$324.140,00
BUCARAMANGA (SANTANDER)PEREIRA (RISARALDA)	$357.178,71	$470.000,00	$258.940,00	$785.200,00	$440.000,00	38,84%	$329.294,68	$462.500,00	$133.205,32	$129.486,69	$662.307,98	$369.223,74	$357.178,71	$77.324,89	20,94%	$357.179,00
BUCARAMANGA (SANDER)SAN GIL (SANTANDER)	$61.591,79	$90.000,00	$84.800,00	$129.300,00	$110.000,00	25,87%	$71.100,00	$107.500,00	$36.400,00	$16.500,00	$162.100,00	$92.615,30	$95.000,00	$23.963,58	25,87%	$95.000,00
BUCARAMANGA (SANTANDER)TUNJA (BOYACA)	$136.749,36	$172.000,00	$138.000,00	$300.200,00	$234.000,00	29,91%	$146.500,00	$220.000,00	$73.500,00	$36.250,00	$330.250,00	$193.158,23	$175.000,00	$57.775,17	29,91%	$175.000,00
BUCARAMANGA (SANDER)VALLEDUPAR (CESAR)	$183.353,39	$210.000,00	$150.000,00	$438.800,00	$258.000,00	44,02%	$158.338,35	$244.500,00	$86.161,65	$28.095,87	$373.742,48	$187.870,68	$183.353,39	$42.136,70	22,43%	$183.353,00
BUCARAMANGA (SANTANDER)IBAGUÉ (TOLIMA)	$280.718,77	$310.000,00	$226.840,00	$692.800,00	$386.000,00	42,75%	$280.179,69	$367.000,00	$86.820,31	$149.949,23	$497.230,46	$296.711,75	$280.718,77	$52.088,56	17,56%	$296.712,00
BUCARAMANGA (SANDER)MALAGA (SANTANDER)	$153.979,47	$234.000,00	$106.000,00	$323.300,00	$180.000,00	37,71%	$143.494,87	$220.500,00	$77.005,13	$27.987,17	$336.007,70	$189.546,58	$188.989,74	$71.480,92	37,71%	$188.990,00
BUCARAMANGA (SANTANDER)PAMPLONA (NORTE DE SANTANDER)	$98.756,01	$128.000,00	$66.340,00	$207.800,00	$112.000,00	38,20%	$92.189,00	$124.000,00	$31.811,00	$44.472,51	$171.716,50	$99.019,20	$98.756,01	$20.773,70	20,98%	$98.756,00
BUCARAMANGA (SANDER)SAN VICENTE DEL CHUCURÍ (SANTANDER)	$72.843,04	$90.000,00	$64.080,00	$161.700,00	$108.000,00	35,19%	$71.610,76	$103.500,00	$31.889,24	$23.776,90	$181.333,86	$81.224,81	$72.843,04	$19.865,75	19,53%	$81.225,00
BUCARAMANGA (SANTANDER)SOCORRO (SANTANDER)	$71.713,87	$100.000,00	$80.000,00	$147.800,00	$136.000,00	30,48%	$73.785,40	$127.000,00	$53.214,60	-$6.036,49	$206.821,90	$100.918,98	$90.000,00	$30.756,78	30,48%	$90.000,00
BUCARAMANGA (SANTANDER)VÉLEZ (SANTANDER)	$135.279,93	$168.000,00	$136.000,00	$300.200,00	$232.000,00	35,35%	$135.458,95	$216.000,00	$80.540,05	$14.649,87	$336.810,08	$181.913,32	$152.000,00	$64.303,91	35,35%	$152.000,00
CALI (VALLE DEL CAUCA)ARMENIA (QUINDIO)	$100.442,71	$114.000,00	$42.800,00	$254.000,00	$72.000,00	62,56%	$72.375,00	$110.610,68	$38.235,68	$15.021,48	$167.964,19	$80.548,54	$73.500,00	$24.748,70	30,73%	$73.500,00
CALI (VALLE DEL CAUCA)ESPINAL (TOLIMA)	$168.129,35	$310.000,00	$100.580,00	$369.500,00	$170.000,00	43,39%	$188.597,01	$276.250,00	$106.862,99	$8.617,53	$435.229,48	$214.888,23	$170.500,00	$93.224,59	43,39%	$170.500,00
CALI (VALLE DEL CAUCA)FUSAGASUGA (CUNDINAMARCA)	$176.904,52	$296.000,00	$111.280,00	$392.600,00	$190.000,00	42,53%	$176.904,52	$296.000,00	$119.095,48	-$1.738,70	$474.643,22	$233.356,90	$190.000,00	$99.249,17	42,53%	$190.000,00
CALI (VALLE DEL CAUCA)GARZOTA (TOLIMA)	$152.890,75	$150.000,00	$134.820,00	$415.700,00	$230.000,00	46,40%	$150.000,00	$230.000,00	$80.000,00	$30.000,00	$350.000,00	$166.827,69	$151.445,38	$37.056,05	22,20%	$151.445,00
CALI (VALLE DEL CAUCA)MEDELLÍN (ANTIOQUIA)	$158.897,37	$274.000,00	$130.540,00	$369.500,00	$222.000,00	41,50%	$137.629,34	$261.000,00	$123.370,66	-$47.426,64	$446.055,99	$212.489,56	$190.448,69	$88.193,38	41,50%	$190.449,00
CALI (VALLE DEL CAUCA)VALLEDUPAR (CESAR)	$434.852,10	$506.000,00	$384.400,00	$1.016.100,00	$654.000,00	37,68%	$436.389,08	$617.000,00	$180.610,93	$165.472,69	$887.916,39	$484.050,42	$441.000,00	$93.347,38	19,28%	$484.050,00
CALI (VALLE DEL CAUCA)BUCARAMANGA (SANTANDER)	$366.558,74	$444.000,00	$327.420,00	$831.400,00	$556.000,00	36,38%	$357.139,69	$528.000,00	$170.860,32	$100.849,21	$784.290,47	$409.595,75	$366.558,74	$82.841,76	20,23%	$366.559,00
CALI (VALLE DEL CAUCA)BUENAVENTURA (VALLE DEL CAUCA)	$76.297,34	$108.000,00	$82.000,00	$161.700,00	$140.000,00	29,19%	$82.000,00	$140.000,00	$58.000,00	-$5.000,00	$227.000,00	$113.199,47	$106.000,00	$33.038,09	29,19%	$106.000,00
CALI (VALLE DEL CAUCA)BUGA (VALLE DEL CAUCA)	$39.532,01	$36.000,00	$34.000,00	$92.400,00	$58.000,00	41,02%	$36.883,00	$53.500,00	$16.617,00	$11.957,51	$78.425,50	$41.506,40	$39.532,01	$8.542,51	20,58%	$39.532,00
CALI (VALLE DEL CAUCA)IBAGUÉ (TOLIMA)	$149.206,70	$200.000,00	$68.480,00	$346.400,00	$116.000,00	52,96%	$118.875,00	$187.301,68	$68.426,68	$16.234,99	$289.941,69	$132.237,34	$127.500,00	$42.967,03	32,49%	$127.500,00
CALI (VALLE DEL CAUCA)MANIZALES (CALDAS)	$130.594,70	$190.000,00	$102.720,00	$300.200,00	$174.000,00	38,80%	$132.946,03	$186.000,00	$53.053,98	$53.365,06	$265.580,96	$147.462,94	$140.000,00	$31.163,38	21,13%	$140.000,00
CALI (VALLE DEL CAUCA)PASTO (NARIÑO)	$151.973,38	$194.000,00	$94.160,00	$369.500,00	$160.000,00	50,99%	$117.483,35	$185.500,00	$68.006,66	$15.483,36	$287.500,98	$141.226,68	$151.973,38	$36.830,98	26,94%	$151.973,00
CALI (VALLE DEL CAUCA)PEREIRA (RISARALDA)	$96.137,37	$126.000,00	$74.900,00	$230.900,00	$128.000,00	40,44%	$96.034,34	$127.500,00	$31.465,66	$48.835,86	$174.698,49	$104.207,47	$96.137,37	$20.161,43	19,35%	$104.207,00
CALI (VALLE DEL CAUCA)PIENDAMO (CAUCA)	$81.990,68	$70.000,00	$60.000,00	$138.500,00	$102.000,00	34,79%	$61.990,68	$102.000,00	$40.009,32	$1.976,70	$162.013,98	$86.518,14	$70.000,00	$30.099,39	34,79%	$70.000,00
CALI (VALLE DEL CAUCA)SANTANDER DE QUILICHAO (CAUCA)	$43.994,14	$0,00	$50.000,00	$92.400,00	$86.000,00	31,32%	$48.498,54	$87.600,00	$39.101,47	-$10.153,66	$146.252,20	$68.098,54	$68.000,00	$21.328,40	31,32%	$68.000,00
CALI (VALLE DEL CAUCA)TULUÁ (VALLE DEL CAUCA)	$49.222,58	$58.000,00	$34.240,00	$115.500,00	$58.000,00	43,25%	$48.805,67	$58.000,00	$11.194,33	$30.014,18	$74.791,50	$49.092,54	$49.222,58	$8.818,89	17,96%	$49.093,00

DIRECCIÓN LOGISTICA Y FINANCIERA
FORMATO ÚNICO DE ANÁLISIS DEL SECTOR Y DEL MERCADO
PARA PROCESOS DE CONTRATACIÓN

CALI (VALLE DEL CAUCA) POPAYÁN (CAUCA)	$60.896,13	$84.000,00	$53.500,00	$100.000,00	$90.000,00	20,55%	$65.672,10	$88.500,00	$22.827,90	$31.430,24	$122.741,85	$78.066,02	$82.000,00	$16.128,47	20,55%	$82.000,00
CALI (VALLE DEL CAUCA) NEIVA (HUILA)	$223.285,80	$360.000,00	$156.220,00	$230.000,00	$288.000,00	24,77%	$224.864,35	$259.500,00	$34.535,65	$173.160,88	$311.303,48	$239.821,45	$235.000,00	$16.242,21	6,77%	$239.821,00
CARMEN DE BÍVAR(BOLIVAR)C ARTAGENA (BOLIVAR)	$76.989,74	$114.000,00	$70.000,00	$162.000,00	$120.000,00	30,54%	$76.989,74	$120.000,00	$43.010,26	$12.474,35	$184.515,39	$108.597,95	$114.000,00	$33.165,79	30,54%	$114.000,00
CARTAGENA (BOLIVAR)AGUACHICA (CESAR)	$182.436,02	$254.000,00	$174.500,00	$382.500,00	$296.000,00	27,98%	$200.327,02	$292.000,00	$91.672,99	$62.817,54	$429.509,48	$263.272,67	$267.000,00	$73.665,72	27,98%	$267.000,00
CARTAGENA (BOLIVAR)BARRANCABE RMEJA (SANTANDER)	$289.950,75	$332.000,00	$269.400,00	$692.800,00	$458.000,00	39,63%	$274.537,69	$426.500,00	$151.962,31	$46.594,22	$654.443,47	$323.070,15	$289.950,75	$71.442,55	22,11%	$289.951,00
CARTAGENA (BOLIVAR)BARRANQUILL A (ATLANTICO)	$58.144,02	$78.000,00	$50.800,00	$138.600,00	$88.000,00	43,87%	$52.836,01	$83.500,00	$30.664,00	$6.340,01	$129.795,99	$81.748,80	$58.144,02	$17.308,84	26,03%	$58.144,00
CARTAGENA (BOLIVAR)BOSCONIA (CESAR)	$130.905,34	$170.000,00	$118.000,00	$277.100,00	$200.000,00	30,90%	$134.179,01	$192.500,00	$58.321,00	$46.697,51	$279.981,49	$173.334,22	$157.000,00	$53.560,09	30,90%	$157.000,00
CARTAGENA (BOLIVAR)CIÉNAGA (MAGDALENA)	$98.988,81	$114.000,00	$108.000,00	$207.800,00	$184.000,00	31,12%	$108.000,00	$166.500,00	$58.500,00	$20.250,00	$254.250,00	$130.787,80	$111.000,00	$42.578,16	31,12%	$111.000,00
CARTAGENA (BOLIVAR)COROZAL (SUCRE)	$124.440,04	$154.000,00	$156.000,00	$300.200,00	$266.000,00	38,79%	$131.830,03	$238.500,00	$106.669,97	-$28.174,93	$398.504,96	$185.106,67	$155.000,00	$71.794,24	38,79%	$155.000,00
CARTAGENA (BOLIVAR)MAGANGUÉ (BOLIVAR)	$106.136,03	$138.000,00	$95.000,00	$254.000,00	$162.000,00	35,89%	$111.602,02	$158.000,00	$44.397,98	$45.005,06	$222.596,97	$125.027,21	$122.000,00	$23.372,59	18,69%	$125.027,00
CARTAGENA (BOLIVAR)MEDELLÍN (ANTIOQUIA)	$344.869,40	$452.000,00	$330.200,00	$785.200,00	$562.000,00	35,85%	$333.867,35	$534.500,00	$200.632,65	$32.918,37	$835.448,98	$464.711,57	$398.434,70	$167.087,27	35,85%	$398.435,00
CARTAGENA (BOLIVAR)MONTERÍA (CORDOBA)	$164.978,01	$252.000,00	$183.800,00	$346.400,00	$312.000,00	30,97%	$169.633,51	$297.000,00	$127.366,49	-$21.416,23	$488.049,74	$236.183,00	$217.800,00	$73.136,73	30,97%	$217.800,00
CARTAGENA (BOLIVAR)RIOHACHA (LA GUAJIRA)	$163.054,68	$228.000,00	$199.000,00	$346.400,00	$338.000,00	36,02%	$172.041,01	$310.500,00	$138.458,99	-$35.647,48	$518.188,49	$232.809,11	$213.500,00	$83.855,08	36,02%	$213.500,00
CARTAGENA (BOLIVAR)SAHAGÚN (CORDOBA)	$142.134,68	$200.000,00	$162.000,00	$300.200,00	$276.000,00	30,56%	$150.000,00	$257.000,00	$107.000,00	-$10.500,00	$417.500,00	$204.389,11	$181.000,00	$62.461,79	30,56%	$181.000,00
CARTAGENA (BOLIVAR)SANTA MARTA (MAGDALENA)	$109.985,34	$126.000,00	$100.000,00	$230.900,00	$170.000,00	35,78%	$102.496,34	$159.000,00	$56.503,67	$17.740,84	$243.755,50	$137.480,89	$117.992,67	$49.203,01	35,78%	$117.993,00
CARTAGENA (BOLIVAR)SINCELEJO (SUCRE)	$134.441,30	$180.000,00	$123.800,00	$300.200,00	$210.000,00	34,97%	$128.110,34	$202.500,00	$74.389,66	$16.525,85	$314.084,49	$179.040,23	$157.220,68	$62.603,33	34,97%	$157.221,00
CARTAGENA (BOLIVAR)VALLEDUPAR	$0,00	$240.000,00	$165.600,00	$170.000,00	$282.000,00	26,47%	$165.600,00	$240.000,00	$74.400,00	$54.000,00	$351.600,00	$199.600,00	$170.000,00	$52.836,96	26,47%	$170.000,00
CAUCASIA(ANTIOQUIA)M EDELLÍN (ANTIOQUIA)	$153.978,47	$230.000,00	$124.000,00	$323.300,00	$210.000,00	30,15%	$167.984,60	$246.500,00	$78.515,40	$50.211,51	$384.273,10	$215.540,58	$220.000,00	$65.000,77	30,15%	$220.000,00
CERETÉ (CORDOBA)MONTERÍA (CORDOBA)	$41.840,01	$76.000,00	$20.000,00	$92.400,00	$34.000,00	68,60%	$23.500,00	$67.460,00	$43.960,00	-$42.440,00	$133.400,01	$44.706,67	$37.920,01	$30.670,91	68,60%	$37.920,00
CHAPARRAL (TOLIMA)IBAGUÉ (TOLIMA)	$62.268,81	$126.000,00	$80.000,00	$129.300,00	$136.000,00	27,35%	$81.500,00	$128.475,00	$46.975,00	$11.037,50	$198.937,50	$103.261,47	$106.000,00	$28.243,91	27,35%	$106.000,00
CHIQUINQUIRA (BOYACA)TUNJA (BOYACA)	$43.994,14	$64.000,00	$125.400,00	$92.400,00	$214.000,00	67,51%	$48.995,61	$117.150,00	$68.154,40	-$53.235,99	$219.381,59	$93.632,36	$78.200,00	$63.209,04	67,51%	$78.200,00
COROZAL (SUCRE)SINCELEJO (SUCRE)	$43.378,97	$74.000,00	$24.000,00	$92.400,00	$40.000,00	59,49%	$28.000,00	$86.344,67	$58.344,67	-$29.517,00	$123.861,67	$47.298,45	$41.689,34	$28.135,82	59,49%	$41.689,00
CUBARRAL (META)VILLAVICENCIO (META)	$46.145,36	$56.000,00	$27.820,00	$115.500,00	$48.000,00	49,44%	$44.536,34	$54.000,00	$9.463,66	$30.340,85	$68.195,49	$48.536,34	$47.072,68	$4.535,67	9,34%	$48.536,00
CÚCUTA (NORTE DE SANTANDER)BARRANCA BERMEJA (SANTANDER)	$142.282,71	$286.000,00	$112.000,00	$346.400,00	$190.000,00	36,97%	$154.212,03	$272.850,00	$118.637,97	-$23.744,92	$450.806,85	$218.347,12	$211.700,00	$80.725,98	36,97%	$211.700,00
CÚCUTA (NORTE DE SANTANDER)PAMPLONA (NORTE DE SANTANDER)	$61.499,47	$86.000,00	$40.660,00	$129.300,00	$70.000,00	38,40%	$57.074,87	$82.000,00	$24.925,13	$19.687,17	$119.387,70	$62.751,89	$61.499,47	$15.058,42	24,00%	$61.499,00
CUMARAL (META)VILLAVICENCIO (META)	$35.685,35	$34.000,00	$20.000,00	$92.400,00	$34.000,00	61,38%	$25.000,00	$35.264,01	$10.264,01	$9.603,98	$60.660,03	$29.137,07	$34.000,00	$8.702,24	23,00%	$34.000,00
EL BANCO (MAGDALENA)SANTA MARTA (MAGDALENA)	$167.508,06	$150.000,00	$138.600,00	$415.700,00	$236.000,00	47,56%	$141.450,00	$218.877,02	$77.427,02	$25.309,48	$335.017,54	$166.141,61	$150.000,00	$36.495,74	21,97%	$150.000,00
ESPINAL (TOLIMA)IBAGUÉ (TOLIMA)	$33.655,48	$40.000,00	$36.380,00	$83.100,00	$62.000,00	36,39%	$36.785,00	$56.500,00	$19.715,00	$7.212,50	$86.072,50	$48.855,91	$39.000,00	$17.927,65	36,69%	$39.000,00
ESPINAL (TOLIMA)MEDELLÍN (ANTIOQUIA)	$247.030,77	$426.000,00	$156.220,00	$623.500,00	$266.000,00	46,85%	$249.773,08	$386.000,00	$136.226,92	$45.432,69	$590.340,38	$270.650,15	$258.000,00	$87.140,53	32,20%	$258.000,00
ESPINAL (TOLIMA)NEIVA (HUILA)	$93.370,86	$100.000,00	$44.940,00	$207.800,00	$76.000,00	50,35%	$78.000,00	$88.342,67	$20.342,67	$47.485,99	$128.856,68	$86.342,67	$88.685,35	$9.115,57	10,32%	$88.343,00
FLORENCIA (CAQUETA)IBAGUÉ (TOLIMA)	$217.041,39	$270.000,00	$149.800,00	$508.100,00	$254.000,00	40,39%	$226.281,04	$266.000,00	$39.718,96	$166.702,61	$325.578,44	$248.760,35	$254.000,00	$19.443,01	7,82%	$248.760,00
FLORENCIA (CAQUETA)MEDELLÍN (ANTIOQUIA)	$385.433,63	$476.000,00	$291.040,00	$875.100,00	$484.000,00	43,96%	$317.138,41	$489.500,00	$172.361,59	$58.596,02	$748.042,39	$381.694,73	$395.433,63	$96.678,56	25,33%	$385.434,00
GRANADA META (META)VILLAVICENCIO (META)	$53.528,03	$66.000,00	$44.940,00	$138.600,00	$76.000,00	46,07%	$47.087,01	$73.500,00	$26.412,99	$7.467,52	$113.119,49	$56.893,61	$53.528,03	$12.397,11	21,79%	$53.528,00
IBAGUÉ (TOLIMA)MANIZALES (CALDAS)	$136.438,70	$184.000,00	$130.000,00	$323.300,00	$222.000,00	37,40%	$131.609,68	$212.500,00	$80.890,33	$10.274,19	$333.835,49	$166.950,45	$160.219,35	$69.926,30	37,40%	$160.219,00
IBAGUÉ (TOLIMA)MARIQUITA (TOLIMA)	$53.528,03	$66.000,00	$55.640,00	$138.600,00	$94.000,00	39,19%	$55.640,00	$94.000,00	$38.360,00	-$1.900,00	$151.540,00	$81.553,61	$66.000,00	$31.962,69	39,19%	$66.000,00
IBAGUÉ (TOLIMA)MEDELLÍN (ANTIOQUIA)	$228.421,41	$310.000,00	$164.780,00	$554.300,00	$280.000,00	46,42%	$183.730,35	$302.500,00	$118.769,65	$5.575,88	$480.654,47	$230.140,28	$228.421,41	$58.011,39	25,21%	$228.421,00
IBAGUÉ (TOLIMA)NEIVA (HUILA)	$110.444,03	$154.000,00	$62.060,00	$254.000,00	$106.000,00	46,10%	$92.875,00	$143.111,01	$50.236,01	$17.520,99	$218.465,02	$104.200,81	$106.000,00	$30.148,09	28,93%	$106.000,00
IBAGUÉ (TOLIMA)PEREIRA (RISARALDA)	$83.655,34	$160.000,00	$79.180,00	$207.800,00	$134.000,00	35,72%	$90.813,84	$153.500,00	$62.586,17	-$2.985,41	$247.379,25	$127.439,22	$113.827,67	$45.521,24	35,72%	$113.828,00
IBAGUÉ (TOLIMA) SAN LUIS (TOLIMA)	$0,00	$44.000,00	$30.000,00	$50.000,00	$52.000,00	19,55%						$44.000,00	$47.000,00	$8.602,33	19,55%	$44.000,00
IPIALES (NARIÑO)PASTO (NARIÑO)	$37.993,35	$46.000,00	$32.100,00	$92.400,00	$54.000,00	40,95%	$36.498,34	$52.000,00	$15.501,66	$13.245,84	$75.252,49	$41.218,67	$37.993,35	$7.835,95	19,01%	$41.219,00
LORICA (CORDOBA)MONTERÍA (CORDOBA)	$42.298,70	$46.000,00	$56.400,00	$115.500,00	$96.000,00	44,07%	$43.224,03	$86.100,00	$42.875,98	-$21.089,94	$150.413,96	$66.033,12	$51.200,00	$29.097,98	44,07%	$51.200,00

DIRECCIÓN LOGISTICA Y FINANCIERA
FORMATO ÚNICO DE ANÁLISIS DEL SECTOR Y DEL MERCADO
PARA PROCESOS DE CONTRATACIÓN

MAGANGUÉ (BOLIVAR)SINCELEJO (SUCRE)	$58.144,02	$76.000,00	$84.000,00	$138.600,00	$142.000,00	42,68%	$62.608,02	$124.950,00	$82.341,99	-$30.904,86	$218.462,98	$89.790,87	$80.000,00	$38.324,28	42,68%	$80.000,00
MANIZALES (CALDAS)PEREIRA (RISARALDA)	$39.594,73	$60.000,00	$32.100,00	$83.100,00	$54.000,00	33,65%	$38.398,68	$58.500,00	$20.101,32	$8.246,71	$88.651,98	$51.132,46	$46.797,37	$17.207,53	33,65%	$46.797,00
MARIQUITA (TOLIMA) MEDELLÍN (ANTIOQUIA)	$202.987,09	$234.000,00	$134.820,00	$190.000,00	$230.000,00	18,04%						$198.361,42	$202.987,09	$35.776,89	18,04%	$198.361,00
MEDELLÍN (ANTIOQUIA)MARINILLA (ANTIOQUIA)	$35.685,35	$0,00	$54.000,00	$92.400,00	$92.000,00	34,61%	$54.000,00	$92.000,00	$38.000,00	-$3.000,00	$149.000,00	$65.617,07	$54.000,00	$22.712,13	34,61%	$54.000,00
MEDELLÍN (ANTIOQUIA)PEREIRA (RISARALDA)	$152.284,03	$174.000,00	$125.400,00	$346.400,00	$214.000,00	46,61%	$132.121,01	$204.000,00	$71.878,99	$24.302,52	$311.818,49	$148.736,81	$152.284,03	$45.734,88	30,75%	$152.284,00
MEDELLÍN (ANTIOQUIA)ABEJORRAL (ANTIOQUIA)	$54.886,13	$0,00	$40.000,00	$106.200,00	$68.000,00	36,51%	$51.164,60	$77.550,00	$26.385,40	$11.586,49	$117.128,10	$67.271,53	$61.443,07	$24.561,61	36,51%	$61.443,00
MEDELLÍN (ANTIOQUIA)BARRANQUILLA (ATLANTICO)	$367.328,07	$484.000,00	$333.600,00	$831.400,00	$568.000,00	34,06%	$370.468,05	$549.500,00	$179.031,95	$101.990,13	$818.005,92	$428.585,61	$380.000,00	$88.148,43	20,57%	$380.000,00
MEDELLÍN (ANTIOQUIA)BETULIA (ANTIOQUIA)	$76.756,03	$86.000,00	$80.000,00	$184.800,00	$136.000,00	37,50%	$80.000,00	$123.500,00	$43.500,00	$14.750,00	$188.750,00	$107.259,34	$83.000,00	$40.222,58	37,50%	$83.000,00
MEDELLÍN (ANTIOQUIA)MANIZALES (CALDAS)	$145.686,07	$230.000,00	$125.400,00	$323.300,00	$214.000,00	33,22%	$149.264,55	$226.000,00	$76.735,45	$34.161,38	$341.103,17	$199.731,01	$187.000,00	$66.349,80	33,22%	$187.000,00
MEDELLÍN (ANTIOQUIA)MOCOA (PUTUMAYO)	$365.937,44	$434.000,00	$390.000,00	$877.600,00	$664.000,00	35,25%	$390.000,00	$606.500,00	$216.500,00	$65.250,00	$931.250,00	$520.256,24	$412.000,00	$188.655,17	36,35%	$412.000,00
MEDELLÍN (ANTIOQUIA)MONTERÍA (CORDOBA)	$253.348,03	$350.000,00	$202.200,00	$554.300,00	$344.000,00	53,23%	$265.011,02	$348.500,00	$83.488,98	$139.777,56	$473.733,47	$269.909,61	$300.000,00	$56.978,86	19,31%	$289.910,00
MEDELLÍN (ANTIOQUIA)PASTO (NARIÑO)	$396.089,42	$584.000,00	$125.400,00	$923.800,00	$214.000,00	64,52%	$226.000,00	$537.022,36	$311.022,36	-$240.533,53	$1.003.555,89	$417.548,24	$329.044,71	$269.392,91	64,52%	$329.045,00
MEDELLÍN (ANTIOQUIA)QUIBDO(CHOCO)	$215.192,08	$250.000,00	$200.000,00	$629.800,00	$340.000,00	39,53%	$216.394,06	$317.500,00	$101.105,94	$64.735,15	$469.158,01	$245.038,42	$220.000,00	$50.176,70	20,48%	$220.000,00
MEDELLÍN (ANTIOQUIA)SINCELEJO (SUCRE)	$255.804,06	$326.000,00	$277.200,00	$600.400,00	$472.000,00	30,88%	$289.400,00	$452.000,00	$162.600,00	$45.500,00	$695.900,00	$387.234,01	$359.000,00	$119.567,73	30,88%	$359.000,00
MEDELLÍN (ANTIOQUIA)VALLEDUPAR (CESAR)	$285.856,05	$376.000,00	$321.400,00	$646.800,00	$546.000,00	33,04%	$303.850,00	$503.500,00	$199.650,00	$4.375,00	$802.975,00	$412.326,01	$348.700,00	$136.247,30	33,04%	$348.700,00
MELGAR (TOLIMA)IBAGUÉ (TOLIMA)	$54.575,49	$70.000,00	$34.240,00	$129.300,00	$58.000,00	46,47%	$54.575,49	$70.000,00	$15.424,51	$31.438,73	$93.136,77	$54.203,87	$56.287,75	$12.870,73	23,75%	$56.288,00
MOCOA (PUTUMAYO)PASTO (NARIÑO)	$158.128,04	$188.000,00	$120.000,00	$369.500,00	$204.000,00	41,83%	$144.532,01	$200.000,00	$55.467,99	$61.330,03	$283.201,99	$182.025,61	$158.128,04	$30.668,17	18,83%	$162.026,00
MONTERÍA (CORDOBA)BARRANQUILLA (ATLANTICO)	$173.204,03	$234.000,00	$156.800,00	$392.600,00	$266.000,00	35,80%	$164.801,01	$258.000,00	$93.198,99	$25.002,52	$397.798,49	$230.767,34	$203.602,02	$82.618,85	35,80%	$203.602,00
MONTERÍA (CORDOBA)COVEÑAS (SUCRE)	$72.450,58	$96.000,00	$125.400,00	$161.700,00	$214.000,00	43,81%	$78.338,01	$162.525,00	$74.286,99	-$33.092,48	$264.055,49	$121.591,78	$110.700,00	$53.269,42	43,81%	$110.700,00
MONTERÍA (CORDOBA)SANTA MARTA (MAGDALENA)	$217.958,76	$254.000,00	$221.200,00	$554.300,00	$376.000,00	37,47%	$229.400,00	$351.000,00	$121.600,00	$47.000,00	$533.400,00	$269.031,75	$254.000,00	$57.642,07	21,43%	$254.000,00
NEIVA (HUILA)MEDELLÍN (ANTIOQUIA)	$275.185,40	$342.000,00	$175.480,00	$646.600,00	$298.000,00	49,79%	$200.796,35	$331.000,00	$130.203,65	$5.490,88	$526.305,48	$253.333,08	$275.185,40	$66.896,82	26,41%	$275.185,00
NEIVA (HUILA) PEREIRA (RISARALDA)	$223.285,80	$246.000,00	$204.000,00	$244.000,00	$346.000,00	24,48%	$208.821,45	$245.500,00	$36.678,55	$153.803,63	$300.517,83	$214.357,16	$223.285,80	$33.614,99	15,68%	$214.357,00
OCAÑA (NORTE DE SANTANDER)CUCUTA (NORTE DE SANTANDER)	$149.876,03	$170.000,00	$136.000,00	$346.400,00	$232.000,00	38,28%	$141.444,01	$216.500,00	$75.055,99	$28.860,02	$329.083,99	$165.315,21	$149.876,03	$35.432,14	21,43%	$149.876,00
PEREIRA (RISARALDA) BOGOTÁ D.C.	$0,00	$220.000,00	$146.000,00	$260.000,00	$248.000,00	24,07%	$146.000,00	$248.000,00	$102.000,00	-$7.000,00	$401.000,00	$204.000,00	$220.000,00	$49.103,97	24,07%	$220.000,00
QUIBDO(CHOCO)PEREIRA (RISARALDA)	$163.054,68	$224.000,00	$158.000,00	$346.400,00	$268.000,00	31,79%	$156.263,67	$257.000,00	$87.736,33	$12.659,18	$403.604,50	$219.575,78	$193.527,34	$69.793,33	31,79%	$193.527,00
RESTREPO (META)VILLAVICENCIO (META)	$35.685,35	$24.000,00	$20.000,00	$92.400,00	$34.000,00	63,72%	$24.000,00	$35.685,35	$11.685,35	$6.471,98	$53.213,38	$28.421,34	$29.000,00	$6.602,17	23,23%	$29.000,00
RIOHACHA (LA GUAJIRA)BARRANQUILLA (ATLANTICO)	$120.583,88	$188.000,00	$126.000,00	$254.000,00	$214.000,00	33,38%	$122.237,91	$207.500,00	$85.262,09	-$5.955,22	$335.393,14	$166.997,31	$157.000,00	$58.739,70	33,38%	$167.000,00
RIOHACHA (LA GUAJIRA)VALLEDUPAR (CESAR)	$87.988,27	$128.000,00	$90.400,00	$184.800,00	$154.000,00	26,12%	$99.800,00	$150.500,00	$50.700,00	$23.750,00	$226.550,00	$130.864,71	$134.000,00	$34.185,03	26,12%	$134.000,00
SANTA MARTA (MAGDALENA)VALLEDUPAR (CESAR)	$102.750,71	$124.000,00	$80.000,00	$254.000,00	$136.000,00	39,55%	$108.063,03	$139.000,00	$30.936,97	$61.657,58	$185.405,45	$116.550,14	$124.000,00	$22.405,49	18,22%	$116.550,00
SINCELEJO (SUCRE)BARRANQUILLA (ATLANTICO)	$134.441,36	$182.000,00	$123.600,00	$300.200,00	$210.000,00	33,47%	$135.831,02	$203.000,00	$67.168,98	$35.077,55	$303.753,47	$181.706,89	$161.000,00	$60.815,44	33,47%	$161.000,00
SINCELEJO (SUCRE)VALLEDUPAR (CESAR)	$162.433,39	$202.000,00	$119.800,00	$392.600,00	$204.000,00	39,24%	$172.325,04	$219.000,00	$46.674,96	$102.312,81	$289.012,44	$182.446,68	$202.000,00	$37.144,84	20,36%	$202.000,00
SOCORRO (SANTANDER)VÉLEZ (SANTANDER)	$84.138,70	$106.000,00	$44.000,00	$207.800,00	$74.000,00	59,64%	$51.500,00	$100.534,68	$49.034,68	-$22.052,01	$174.086,69	$70.427,74	$74.000,00	$23.929,01	33,88%	$74.000,00
VALLEDUPAR (CESAR) BARRANQUILLA (ATLÁNTICO)	$0,00	$148.000,00	$110.000,00	$150.000,00	$188.000,00	17,26%						$146.320,00	$148.000,00	$25.249,35	17,26%	$148.320,00
VÉLEZ (SANTANDER)BARRANCABERMEJA (SANTANDER)	$102.129,42	$88.000,00	$70.000,00	$300.200,00	$120.000,00	61,51%	$88.000,00	$120.000,00	$32.000,00	$40.000,00	$168.000,00	$95.032,36	$95.064,71	$18.369,98	19,33%	$95.032,00
VILLAVICENCIO (META)ACACÍAS (META)	$35.685,35	$28.000,00	$19.260,00	$92.400,00	$32.000,00	62,81%	$28.000,00	$35.685,35	$7.685,35	$16.471,98	$47.213,38	$28.736,34	$30.000,00	$8.109,08	21,26%	$30.000,00
YOPAL (CASANARE)TUNJA (BOYACA)	$118.137,35	$166.000,00	$132.000,00	$254.000,00	$224.000,00	29,00%	$134.000,00	$209.500,00	$75.500,00	$20.750,00	$322.750,00	$172.356,23	$153.000,00	$49.980,70	29,00%	$153.000,00
YOPAL (CASANARE)VILLAVICENCIO (META)	$150.745,37	$198.000,00	$144.000,00	$346.400,00	$244.000,00	36,07%	$145.666,34	$232.500,00	$86.833,66	$15.465,86	$362.720,49	$203.864,23	$174.372,69	$73.530,70	36,07%	$174.373,00

* Ver matriz anexa.

Lote 2: Expresos para cubrir rutas.

Ítem	Media / mediana / otro	Desviación estándar	Coeficiente de variación	Valor recomendado
Automóvil 4 pasajeros – hora	Media aritmética. Se conservaron las 3 cotizaciones.	$6.128	8,47%	**$72.333**
Automóvil 4 pasajeros – día máx. 8 horas	Aplicación de túnel media ± σ. Se excluyó 1 observación y se conservaron 2. Media final.	$65.000	10,24%	**$635.000**
Microbús 10–19 pasajeros – hora	Media aritmética. Se conservaron las 3 cotizaciones.	$28.632	17,22%	**$166.250**
Microbús 10–19 pasajeros – día máx. 8 horas	Túnel media ± σ. La depuración dejó 1 solo dato, por lo que constituye referencia puntual de robustez limitada.	$0	0%	**$1.530.000**
Buseta 20–29 pasajeros – hora	Túnel media ± σ. La depuración dejó 1 solo dato; referencia puntual de robustez limitada.	$0	0%	**$250.000**
Buseta 20–29 pasajeros – día máx. 8 horas	Túnel media ± σ. La depuración dejó 1 solo dato; referencia puntual de robustez limitada.	$0	0%	**$3.315.000**
Bus 30–40 pasajeros – hora	Túnel media ± σ. Se conservaron 2 datos y se utilizó la media final.	$50.000	20,00%	**$250.000**
Bus 30–40 pasajeros – día máx. 8 horas	Túnel media ± σ. La depuración dejó 1 solo dato; referencia puntual de robustez limitada.	$0	0%	**$5.265.000**
Bus 40–50 pasajeros – hora	Con 2 datos el túnel no permitió depuración. Se mantiene la media como referencia, con dispersión residual alta.	$100.000	28,57%	**$350.000**
Bus 40–50 pasajeros – día máx. 8 horas	Con 2 datos el túnel no permitió depuración. Se mantiene la media como referencia, con dispersión residual alta.	$5.000.000	71,43%	**$7.000.000**

Para el componente de servicios expresos, los precios unitarios definidos en el estudio de mercado constituyen precios máximos para cada tipo de vehículo y unidad de servicio. Sobre dichos valores la Entidad adelantará la competencia económica mediante un porcentaje único de descuento aplicable de manera uniforme a la totalidad de los ítems.

El precio unitario adjudicado de cada ítem se determinará mediante la fórmula:

$$PUA_i = PUM_i \times (1 - D_e),$$

Donde:

PUA_i corresponde al precio unitario adjudicado,
PUM_i al precio unitario máximo definido por la Entidad y
D_e al porcentaje uniforme de descuento adjudicado.

La mejor oferta será la que represente el mayor porcentaje uniforme de descuento y, por equivalencia, el menor factor de precio aplicable a la canasta. El estudio de mercado no establece un descuento mínimo estadístico de entrada, toda vez que la información disponible sustenta los precios unitarios máximos, pero no permite determinar, sin introducir supuestos, un porcentaje obligatorio de reducción. La magnitud efectiva del descuento será determinada por la competencia entre oferentes.

Tabla 2 - Expresos para cubrir rutas: Resumen memoria de cálculo.

TIPO DE VEHÍCULO	SERVICIO	COTIZACIÓN MACARENA	COTIZACIÓN TRIANLOGI	COTIZACIÓN BRASILIA	CV INICIAL	LÍMITE INFERIOR	LÍMITE SUPERIOR	MEDIA TÚNEL	MEDIANA TÚNEL	DESV. TÚNEL	CV TÚNEL	PRECIO UNITARIO FIJO SUGERIDO
Automóvil 4 pasajeros	Hora	$72.000	$65.000	$80.000	8,47%	$66.205	$78.462	$72.333	$72.000	$6.128	8,47%	**$72.333**
Automóvil 4 pasajeros	Día (maximo 8 horas)	$570.000	$700.000	$9.000.000	115,20%	-$520.323	$7.366.989	$635.000	$635.000	$65.000	10,24%	**$635.000**

Microbus de 10 a 19 pasajeros	Hora	$130.000	$168.750	$200.000	17,22%	$137.618	$194.882	$166.250	$168.750	$28.632	17,22%	$166.250
Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día (maximo 8 horas)	$1.000.000	$1.530.000	$2.600.000	38,92%	$1.044.518	$2.375.482	$1.530.000	$1.530.000	$0	0,00%	$1.530.000
Buseta de 20 a 29 pasajeros	Hora	$160.000	$414.375	$250.000	38,33%	$169.474	$380.109	$250.000	$250.000	$0	0,00%	$250.000
Buseta de 20 a 29 pasajeros	Día (maximo 8horas)	$1.200.000	$3.315.000	$8.000.000	68,11%	$1.330.258	$7.013.076	$3.315.000	$3.315.000	$0	0,00%	$3.315.000
Bus de 30 a 40 pasajeros	Hora	$200.000	$658.125	$300.000	50,95%	$189.366	$582.717	$250.000	$250.000	$50.000	20,00%	$250.000
Bus de 30 a 40 pasajeros	Día (maximo 8 horas)	$1.450.000	$5.265.000	$10.000.000	62,77%	$2.074.415	$9.068.919	$5.265.000	$5.265.000	$0	0,00%	$5.265.000
Bus de 40 a 50 pasajeros	Hora	$250.000	N/A	$450.000	28,57%	$250.000	$450.000	$350.000	$350.000	$100.000	28,57%	$350.000
Bus de 40 a 50 pasajeros	Día (maximo 8 horas)	$2.000.000	N/A	$12.000.000	71,43%	$2.000.000	$12.000.000	$7.000.000	$7.000.000	$5.000.000	71,43%	$7.000.000

* Ver matriz anexa.

8.3. Comparativo de Precios.

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	PRECIOS PROCESOS SECOP INDEXADOS A VIGENCIA ACTUAL	PRECIOS DE ÓRDENES DE COMPRA TVEC INDEXADOS A VIGENCIA ACTUAL	HISTÓRICOS ENTIDAD INDEXADOS A VIGENCIA ACTUAL	PRECIOS DE COTIZACIONES	VALOR ESTIMADO
	NO APLICA	NO APLICA	NO APLICA	NO APLICA	NO APLICA	NO APLICA
TOTAL						

Para la determinación de los valores de referencia del proceso, se efectuó un análisis comparativo de las diferentes fuentes de información económica disponibles, atendiendo a la naturaleza particular de los dos componentes de la necesidad: i) suministro de tiquetes de transporte terrestre intermunicipal de pasajeros y ii) prestación de servicios expresos por tipo de vehículo, hora o día. En consideración a que las fuentes consultadas no presentan una estructura homogénea que permita su comparación mediante un único valor agregado, el ejercicio se desarrolló a nivel de cada ruta y de cada tipología de servicio, conforme a las matrices económicas que soportan el presente Análisis del Sector.

Lote 1: Para este componente se analizaron individualmente 211 rutas, integrando como fuentes de información los valores históricos disponibles para la Institución, las cotizaciones obtenidas de Flota La Macarena, Expreso Bolivariano, TRANLOGI y Expreso Brasilia, así como las tarifas identificadas mediante consulta de portales web. Los valores históricos incorporados en la matriz fueron llevados a condiciones comparables de la vigencia objeto de análisis con el propósito de evitar que diferencias exclusivamente temporales afectaran la comparación de precios.

El comparativo no consistió en seleccionar de manera automática el menor, mayor o promedio general de las fuentes disponibles. Para cada ruta se conformó un conjunto independiente de datos y se calcularon la media aritmética, mediana, desviación estándar poblacional y coeficiente de variación –CV–. El CV se utilizó como indicador de dispersión relativa, adoptándose el 20% como umbral de alerta para identificar aquellos conjuntos que requerían una revisión adicional; dicho porcentaje no constituyó por sí mismo una causal automática de exclusión de datos.

Cuando el conjunto presentó un CV igual o inferior al 20%, se conservó la totalidad de los datos comparables y se utilizó la media aritmética como precio representativo. Cuando el CV superó dicho nivel y se contaba con al menos cuatro valores, se aplicó el rango intercuartílico –RIC–, determinado como la diferencia entre el tercer y el primer cuartil, utilizando como límites para la identificación de posibles valores atípicos. Los datos identificados estadísticamente como potencialmente atípicos fueron objeto de revisión y, cuando correspondió su exclusión, se recalcularon las medidas de tendencia central y dispersión sobre el conjunto depurado.

En consecuencia, el precio estimado recomendado de cada ruta no deriva de una única medida aplicada indistintamente a todos los trayectos. Dependiendo del comportamiento de la información, el estimador corresponde a la media aritmética, media depurada, mediana o mediana depurada. Cuando, después del análisis, persistió una dispersión superior al umbral establecido sin existir fundamento estadístico suficiente para eliminar otros valores, se privilegió la mediana, por su menor sensibilidad frente a valores extremos.

Este procedimiento permitió obtener un valor representativo para cada una de las 211 rutas. Posteriormente, y únicamente para efectos de planeación presupuestal de la bolsa de consumo, se calculó la media aritmética de los precios estimados recomendados de las rutas, obteniéndose un valor promedio estimado de $183.187 por tiquete. Este valor agregado no constituye tarifa contractual, precio máximo por ruta ni valor que deba reconocerse durante la ejecución; su finalidad es disponer de un parámetro único que permita relacionar el precio promedio estimado con la cantidad proyectada de tiquetes y, a partir de ello, dimensionar la bolsa presupuestal.

La utilización de un valor único para este propósito responde a que, al momento de la estructuración, no es posible conocer anticipadamente cuáles de las 211 rutas serán efectivamente utilizadas ni con qué frecuencia durante la ejecución. La demanda depende de las necesidades reales de desplazamiento de la Policía Nacional. Por ello, pretender asignar cantidades contractualmente ciertas a cada trayecto introduciría un nivel de precisión que la información disponible no permite sostener. El promedio de los precios previamente tratados estadísticamente constituye, entonces, un instrumento de estimación de la bolsa, sin sustituir la tarifa real que corresponda a cada desplazamiento.

Lote 2: Para el componente de transporte expreso se realizó un ejercicio independiente, debido a que la unidad económica no corresponde a un tiquete individual sino a la disponibilidad de un vehículo determinado por hora o día máximo de ocho horas. Para cada categoría se compararon las cotizaciones disponibles de Flota La Macarena, TRANLOGI y Expreso Brasilia, según la información efectivamente obtenida para cada tipología de vehículo.

Las categorías fueron analizadas separadamente para automóvil de cuatro pasajeros, microbús de 10 a 19 pasajeros, buseta de 20 a 29 pasajeros, bus de 30 a 40 pasajeros y bus de 40 a 50 pasajeros, diferenciando los servicios por hora y por día. Para cada conjunto se determinaron la media, mediana, desviación estándar poblacional y coeficiente de variación. Cuando los datos presentaron un nivel de dispersión dentro del umbral definido, se conservaron todas las cotizaciones y se adoptó la media aritmética como referencia.

En los casos de mayor dispersión se utilizó, como herramienta de depuración y contraste, un intervalo conformado por la media más o menos una desviación estándar. A partir de las observaciones que permanecieron dentro de dicho intervalo se recalcularon las medidas estadísticas. Cuando el procedimiento dejó únicamente un valor, el resultado se clasificó expresamente como referencia puntual de robustez limitada, evitando interpretar un CV de cero como evidencia de homogeneidad del mercado. De igual forma, cuando con dos datos persistió una dispersión elevada, el valor obtenido se mantuvo, aunque puede considerar una sobrestimación.

Como resultado se determinaron precios unitarios máximos de referencia para cada combinación de vehículo y unidad de servicio. A diferencia del componente de tiquetes individuales, en los expresos estos valores sí constituyen la base económica sobre la cual se desarrollará la competencia. En consecuencia, no se adicionó porcentaje de intermediación o gestión alguno a los precios resultantes del estudio de mercado.

Finalmente, los valores provenientes de procesos publicados en SECOP, información del Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE– y demás antecedentes contractuales fueron utilizados para caracterizar el comportamiento general del mercado y contrastar su estructura, pero no se incorporaron mecánicamente como precios unitarios comparables cuando sus objetos, cantidades, coberturas o unidades de remuneración no permiten homologarlos con un tiquete específico o con un servicio de vehículo/hora o

vehículo/día. De igual manera, no se tomó el valor total de contratos anteriores como sustituto del precio unitario de las rutas, toda vez que ello podría generar comparaciones económicamente inadecuadas entre negocios jurídicos de alcance diferente.

En consecuencia, el comparativo de precios se materializa en las matrices de cálculo anexas, en las cuales se conserva la trazabilidad de cada fuente, las medidas estadísticas utilizadas, las observaciones descartadas o conservadas, los resultados de dispersión y el valor finalmente recomendado. Este tratamiento permite sustentar el presupuesto a partir de información comparable y verificable, sin convertir valores históricos agregados o antecedentes contractuales heterogéneos en referentes unitarios que no correspondan a las condiciones económicas del proceso actual.

9. SOSTENIBILIDAD, INNOVACIÓN, CRITERIOS DIFERENCIALES E INDUSTRIA NACIONAL

En la estructuración del presente Proceso de Contratación, la Entidad tomó como referente la Guía de Compras Públicas Sostenibles expedida por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, con el propósito de incorporar criterios de sostenibilidad desde la planeación y el análisis del sector, de manera coherente con el principio de eficiencia y con el enfoque de valor por dinero. En consecuencia, se verificaron oportunidades para incluir consideraciones relevantes, asegurando que los requisitos y criterios adoptados fueran objetivos, verificables y proporcionales al alcance del proceso y al comportamiento del mercado. Los resultados de esta revisión se documentan en el presente análisis del sector y se reflejan, a continuación:

Componente	Oportunidad identificada	Fuente	Aplicabilidad	Impacto en documentos del proceso
Ambiental	Fomentar la contratación de empresas transportadoras que implementen programas de mantenimiento preventivo de su flota para mejorar la eficiencia energética y disminuir emisiones contaminantes.	• Guía de Compras Públicas Sostenibles y Socialmente Responsables • Ley 1964 de 2019 • Ley 2169 de 2021 • Ley 1931 de 2018 • Decreto 1079 de 2015 • Decreto 1082 de 2015 • Ley 99 de 1993 • Ley 697 de 2001 • Objetivos de desarrollo sostenible ODS.	El desempeño ambiental de los vehículos influye directamente en los impactos generados durante la prestación del servicio.	Fomentar la contratación de empresas transportadoras que implementen programas de mantenimiento preventivo de su flota para mejorar la eficiencia energética y disminuir emisiones contaminantes.
	Incentivar el uso de vehículos con tecnologías más eficientes o con menores niveles de emisiones contaminantes cuando las condiciones del mercado lo permitan.	• Política Nacional de Crecimiento Verde • Guía de Compras Públicas Sostenibles.	Algunas empresas del sector cuentan con flotas renovadas que incorporan tecnologías más limpias.	Se podrán considerar criterios de sostenibilidad asociados a la gestión ambiental de la flota sin restringir la participación de oferentes.
	Reducir el consumo de papel mediante la utilización de tiquetes electrónicos y reportes digitales.	• Guía de Compras Públicas Sostenibles. • Directiva Presidencial 04 de 2012 – Política Cero Papel. • Decreto 2106 de 2019 – Digitalización y racionalización de trámites. • Decreto 1078 de 2015 • Ley 594 de 2000 • Ley 1712 de 2014 • Objetivos de desarrollo sostenible.	La mayoría de las empresas de transporte cuentan con sistemas electrónicos de expedición de tiquetes.	Se pueden incorporar requisitos relacionados con la digitalización de trámites y soportes.
	Promover la selección de alternativas de transporte con mejor	• Compras Públicas Sostenibles.	En algunos corredores nacionales existen	Se podrán adoptar criterios de eficiencia

	desempeño ambiental cuando existan varias opciones equivalentes para una misma ruta.	• Ley 1964 de 2019 • Ley 2169 de 2021 • Ley 1931 de 2018 • Decreto 1079 de 2015 • Decreto 1082 de 2015 • Ley 99 de 1993 • Ley 697 de 2001 • Objetivos de desarrollo sostenible	diferentes operadores de transporte.	ambiental durante la gestión de los desplazamientos, respetando los principios de selección objetiva y libre concurrencia.
	Se promoverá la participación de organizaciones que tengan vinculadas personas en condición de vulnerabilidad o de especial protección constitucional, sin reemplazar los perfiles profesionales y especializados requeridos.	• Guía de compras públicas sostenibles en Colombia • Ley 1098 de 2006 • Objetivos de desarrollo sostenible ODS.	Estas condiciones se aplicarán cuándo cuenten con la capacidad requerida para ejecutar el proceso y no podrán disminuir las exigencias técnicas indispensables ni convertirse en barreras para otros participantes.	Si la medida se adopta, deberá justificarse en los estudios previos e incorporarse en el pliego y la minuta, precisando las actividades, condiciones de acreditación y forma de seguimiento.
	Se garantizará que no se tenga personal menor de edad realizando laborales protegiendo así a la infancia de la explotación laboral en ninguno de los dos actores de la cadena de suministro de servicios.	• Guía de compras públicas sostenibles en Colombia • Ley 1098 de 2006 • Objetivos de desarrollo sostenible ODS.	Esta condición quedara establecida dentro del pliego de condiciones y del estudio previo	Esta condición quedara establecida dentro del pliego de condiciones y del estudio previo.
	Se garantizará el aporte de seguridad social de sus trabajadores, y el cumplimiento de las normas de SST	• Guia de compras públicas sostenibles en Colombia. • Ley 100 de 1993. • Artículo 50 de la Ley 789 de 2002. • Decreto 1072 de 2015. • Resolución 0312 de 2019. • Objetivos de desarrollo sostenible ODS	Estas condiciones se aplicarán cuándo cuenten con la capacidad requerida para ejecutar el contrato no podrán disminuir las exigencias técnicas indispensables ni convertirse en barreras para otros participantes.	Se requerirá el pago de seguridad social para los informes de supervisión y los pagos del contrato, así mismo dentro de las especificaciones técnicas mínimas anexo del estudio previo, se solicitarán los estándares mínimos para verificar el cumplimiento de SST.
Económico / ciclo de vida	Procurar eficiencia en el uso de los recursos públicos mediante la selección de alternativas de transporte que permitan atender las necesidades institucionales considerando precio, cobertura, disponibilidad, oportunidad, calidad del servicio y costos asociados a la operación del contrato durante su ejecución.	• Ley 80 de 1993. • Ley 1150 de 2007. • Decreto 1082 de 2015. • Ley 1474 de 2011. • Guía para la Elaboración de Estudios del Sector de Colombia Compra Eficiente. • Ley 2069 de 2020. • Objetivos de desarrollo sostenible ODS	La naturaleza recurrente del servicio, la cobertura nacional requerida y la necesidad de garantizar disponibilidad permanente de rutas hacen necesario evaluar integralmente aspectos económicos y operativos que permitan optimizar los recursos públicos y asegurar la continuidad del servicio.	Los estudios previos y documentos del proceso deberán considerar precio, cobertura geográfica, condiciones comerciales, capacidad operativa, tiempos de respuesta, oportunidad en la expedición de pasajes, mecanismos de atención y demás variables que permitan determinar la alternativa que represente la mejor relación costo-beneficio, garantizando el principio de economía, eficiencia y valor por dinero durante todo el ciclo de ejecución contractual.
MiPymes / empresas de mujeres	Promover la participación de MiPymes, empresas de mujeres y	• Ley 2069 de 2020. • Decreto 1860 de 2021.	Aplicable en la medida en que existan	Evaluar la procedencia de incorporar los

	demás actores económicos que cumplan las condiciones jurídicas, técnicas, financieras y de experiencia requeridas para la adecuada prestación del servicio.	• Decreto 1074 de 2015. • Decreto 1082 de 2015. • Ley 80 de 1993. • Ley 1150 de 2007. • Lineamientos de Colombia Compra Eficiente sobre MiPymes y empresas de mujeres.	proveedores con capacidad para atender la cobertura nacional, volumen de requerimientos y condiciones operativas exigidas por la Entidad.	mecanismos de promoción previstos en la normativa vigente, tales como criterios diferenciales, factores de desempate o limitación a MiPymes cuando legalmente corresponda, garantizando la pluralidad de oferentes, la libre concurrencia y la selección objetiva.
Industria nacional	Promover la participación de empresas de transporte y operadores legalmente habilitados en Colombia, contribuyendo al fortalecimiento de la economía nacional y la generación de empleo.	• Ley 816 de 2003. • Ley 80 de 1993. • Ley 1150 de 2007. • Decreto 1082 de 2015. • Manuales y lineamientos de Colombia Compra Eficiente sobre apoyo a la industria nacional.	Aplicable. En el mercado nacional existen múltiples empresas de transporte terrestre de pasajeros y operadores autorizados con capacidad para atender rutas a nivel regional y nacional.	Se podrá reconocer el apoyo a la industria nacional mediante la aplicación de los incentivos establecidos en la normativa vigente y la valoración de servicios prestados por empresas nacionales, conforme a los criterios definidos en los documentos del proceso y las reglas de contratación estatal aplicables.
Innovación / valor por dinero	Aprovechar herramientas tecnológicas para la gestión, reserva, expedición, modificación, control y seguimiento de pasajes, fortaleciendo la trazabilidad y el control institucional de los recursos públicos.	• Ley 80 de 1993. • Decreto 1082 de 2015. • Ley 527 de 1999. • Ley 1437 de 2011. • Ley 1712 de 2014. • Ley 1581 de 2012. • Guía de Compras Públicas Sostenibles y Socialmente Responsables de Colombia Compra Eficiente. • Política de Gobierno Digital.	La gestión de un alto volumen de desplazamientos institucionales requiere herramientas que faciliten la administración de solicitudes, la consulta de disponibilidad, la emisión de pasajes, el seguimiento de consumos y la generación de reportes.	Se podrán establecer requisitos relacionados con plataformas tecnológicas, canales virtuales de atención, generación de reportes de consumo, trazabilidad de solicitudes, indicadores de servicio, seguimiento en línea y mecanismos de control que permitan optimizar la gestión contractual, mejorar la eficiencia operativa y fortalecer la transparencia en el uso de los recursos públicos.

10. ANALISIS DEL VALOR ESTIMADO

10.1. FUNDAMENTO TEÓRICO Y METODOLOGÍA UTILIZADA PARA EL ANÁLISIS DE PRECIOS.

El análisis de precios se estructuró bajo estadística descriptiva, con el propósito de resumir la información disponible, identificar el grado de dispersión entre fuentes y seleccionar un valor representativo para la planeación contractual. Conforme a la Guía para la Elaboración de Estudios del Sector V3 de la ANCP-CCE, las medidas de tendencia central permiten representar el centro de un conjunto de datos, las medidas de dispersión muestran qué tan alejadas están las observaciones alrededor de ese centro y las medidas de posición permiten analizar la concentración e identificar observaciones potencialmente atípicas.

- **Media aritmética**: se utiliza como medida representativa cuando las observaciones presentan un comportamiento suficientemente homogéneo. Su ventaja es que incorpora la totalidad de la información válida, pero su resultado puede desplazarse en presencia de valores extremos. La mediana, por su parte, representa la posición central del conjunto ordenado

y es menos sensible a observaciones atípicas, por lo que resulta útil como medida robusta cuando la dispersión permanece elevada o cuando no existe justificación estadística suficiente para eliminar valores que se apartan de la media.

- **Desviación estándar poblacional**: mide la dispersión en las mismas unidades de los precios.

- **Coeficiente de variación**: relaciona la desviación con la media y permite comparar la dispersión relativa entre conjuntos con niveles de precio distintos. Un CV mayor significa mayor heterogeneidad relativa. En esta estructuración, el 20% se empleó como umbral de alerta.

- **Rango intercuartílico**: mide la amplitud de la mitad central de la distribución y se calcula como Q3 − Q1. Para la identificación de posibles atípicos se aplicó el criterio de 1,5×RIC. Este criterio es consistente con la metodología explicada por la Guía de Estudios del Sector. Sin embargo, la misma Guía advierte que un dato no debe eliminarse únicamente por ser estadísticamente atípico; debe revisarse cualitativamente su origen, comparabilidad y correspondencia con el alcance requerido.

Lote 1. Suministro de tiquetes:

Para la estimación de los valores unitarios de planeación por ruta se aplicó estadística descriptiva sobre los precios válidos obtenidos de las fuentes disponibles. Los valores iguales a cero y las celdas vacías fueron tratados como ausencia de información y no participaron en los cálculos. Para cada ruta se determinaron el número de datos, la media aritmética, la mediana, la desviación estándar poblacional y el coeficiente de variación.

El coeficiente de variación se utilizó como medida de dispersión relativa. La Entidad adoptó un umbral del 20% como señal de alerta. De tal manera que un resultado igual o inferior se consideró indicativo de un conjunto relativamente homogéneo, mientras que un resultado superior activó una revisión de la distribución. Este umbral no se empleó como regla automática para excluir precios ni corresponde a un mandato normativo de la ANCP-CCE.

Cuando el conjunto presentó CV superior al 20% y contó con información suficiente, se calcularon Q1, Q3 y el rango intercuartílico – RIC. Se identificaron como potencialmente atípicas las observaciones inferiores a Q1 − 1,5×RIC o superiores a Q3 + 1,5×RIC. La identificación estadística fue complementada con la necesidad de validación cualitativa de las fuentes, de acuerdo con la recomendación de Colombia Compra Eficiente de no eliminar un precio únicamente por su condición de atípico.

Sobre el conjunto resultante se recalcularon las estadísticas. Cuando el conjunto fue homogéneo se utilizó la media aritmética. Cuando existieron atípicos y la depuración produjo un CV final igual o inferior al 20%, se utilizó la media depurada. Cuando persistió una dispersión superior al 20%, se utilizó la mediana del conjunto válido como medida robusta. Igualmente, cuando el CV fue alto pero el criterio RIC no identificó atípicos, se conservaron las observaciones y se utilizó la mediana, evitando eliminar datos únicamente con el propósito de reducir artificialmente la dispersión.

Lote 2: Expresos para cubrir rutas.

Para los servicios expresos se analizaron separadamente los precios por tipo de vehículo y unidad de servicio. Para cada ítem se calcularon media aritmética, mediana, desviación estándar poblacional y coeficiente de variación. Los valores válidos corresponden a las cotizaciones efectivamente disponibles para cada categoría.

La Entidad empleó un umbral de CV del 20% para identificar conjuntos con dispersión relevante. Cuando el CV fue igual o inferior al 20%, se conservaron todas las cotizaciones y el precio unitario de referencia correspondió a la media aritmética. Cuando el CV fue superior al 20%, se aplicó como criterio de depuración un intervalo definido por la media aritmética más o menos una desviación estándar. Los datos ubicados dentro de dicho intervalo conformaron el conjunto válido para el recálculo.

Una vez aplicado el túnel estadístico se calcularon nuevamente la media, mediana, desviación estándar y CV. El precio unitario fijo sugerido corresponde a la media aritmética del conjunto válido resultante. Cuando la depuración dejó un solo valor, el resultado fue clasificado como referencia puntual de robustez limitada; cuando con dos datos persistió un CV superior al 20%, se conservó la referencia. El túnel media ± desviación estándar se utiliza en este ejercicio como criterio de tratamiento de dispersión y no como regla obligatoria establecida por la ANCP-CCE.

10.2. Valor Estimado de la Contratación

ÍTEM / LOTE	RUBRO Y DESAGREGACIÓN PRESUPUESTAL	RECURSO	UNIDAD DE DESTINO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	VALOR UNITARIO ESTIMADO
1	Servicio de transporte de pasajeros A-02-02-02-006-004	Apalancamiento	Dirección de Talento Humano	Suministro de pasajes terrestres nacionales	1	$ 80.000.000
1	Servicio de transporte de pasajeros A-02-02-02-006-004	Vigencias futuras	Dirección de Talento Humano	Suministro de pasajes terrestres nacionales	1	$ 533.000.000
VALOR TOTAL ESTIMADO						$ 613.000.000

11. RIESGOS DEL SECTOR Y DEL MERCADO

Se trata de la construcción preliminar de la matriz de riesgos contractual, pero busca incorporar riesgos de mercado con causa, efecto, probabilidad, impacto, asignación y medidas. Identifica riesgos de abastecimiento, precio, tasa de cambio, logística, tecnología, regulación, ejecución y competencia.

No.	Clase	Fuente	Etapa	Tipo	Descripción	Consecuencia de la Ocurrencia del Evento	Probabilidad	Impacto	Calificación Total	Prioridad		¿A quién se le asigna el riesgo?	Tratamiento controles a ser implementados	Impacto después del tratamiento				Afecta la ejecución del contrato	¿Afecta el equilibrio económico del contrato?	Persona responsable por implementar el tratamiento	Fecha estimada en que se inicia el tratamiento	Fecha estimada en que se complementa el tratamiento	Monitoreo y Revisión	
														Probabilidad	Impacto	Calificación	Calificación total						¿Cómo se realiza el monitoreo?	Periodicidad ¿Cuándo?
1	Específico	Interno	Planeación	Financieros	Estimación inadecuada o insuficiente del presupuesto oficial requerido para atender el suministro de pasajes terrestres nacionales durante la vigencia del contrato.	Insuficiencia de recursos para atender la demanda real del servicio durante la ejecución contractual, afectando la continuidad de los desplazamientos institucionales.	2	4	6	Alto		Policía Nacional - DILOF	Consolidar y actualizar la información histórica de consumo de pasajes, contrastarla con los resultados del estudio de mercado y proyectar el presupuesto con criterios técnicos y estadísticos, incluyendo un margen razonable de contingencia.	1	2	3	Bajo	SI		Policía Nacional - DILOF	Etapa de planeación, antes de la apertura del proceso	Previo a la publicación del proyecto de pliego de condiciones	Revisión y validación de las proyecciones presupuestales frente al comportamiento histórico y a los resultados del estudio de mercado.	Durante la etapa de planeación

DIRECCIÓN LOGISTICA Y FINANCIERA
FORMATO ÚNICO DE ANÁLISIS DEL SECTOR Y DEL MERCADO PARA PROCESOS DE CONTRATACIÓN

2	Específico	Externo	Planeación	Económico	Desactualización o insuficiencia de la información de mercado disponible para la estructuración técnica, económica y jurídica del proceso.	Definición de condiciones técnicas, económicas o de capacidad que no correspondan a la realidad del mercado, afectando la pluralidad de oferentes y la calidad del estudio del sector.	2	3	5	Medio		Policía Nacional - DILOF	Ampliar y actualizar las fuentes de consulta (estudio de mercado, cotizaciones e información sectorial) antes de consolidar el estudio del sector y el estudio económico definitivos.	1	2	3	Bajo	Si		Policía Nacional - DILOF	Etapa de planeación	Previo a la consolidación del estudio del sector definitivo	Verificación cruzada de la información de mercado recolectada frente a fuentes adicionales.	Durante la etapa de planeación
3	General	Externo	Planeación	Económico	Variación de las condiciones comerciales del mercado de transporte terrestre entre la etapa de planeación y la apertura del proceso de selección.	Desactualización del presupuesto estimado frente a las condiciones reales del mercado al momento de la apertura del proceso.	3	3	6	Alto		Policía Nacional - DILOF	Verificar la vigencia de la información de mercado previo a la apertura del proceso y, de ser necesario, actualizar el estudio económico correspondiente.	2	2	4	Bajo	Si		Policía Nacional - DILOF	Etapa de planeación, previo a la apertura	Previo a la apertura del proceso de selección	Seguimiento a las variaciones de las condiciones comerciales del mercado del sector transporte.	Previo a la apertura del proceso
4	Específico	Externo	Selección	Sociales o Políticos	Limitada pluralidad de oferentes o baja concurrencia de proponentes habilitados para atender el objeto contractual.	Reducción de la competencia dentro del proceso y eventual riesgo de declaratoria de desierto.	2	3	5	Medio		Policía Nacional - DILOF	Verificar la razonabilidad y proporcionalidad de los requisitos habilitantes frente a las condiciones reales del mercado identificadas en el estudio del sector.	1	2	3	Bajo	Si		Policía Nacional - DILOF	Etapa de selección, desde la publicación del proyecto de pliego	Previo a la apertura del proceso	Seguimiento a las observaciones recibidas frente al proyecto de pliego de condiciones.	Durante la etapa de selección
5	Específico	Externo	Selección	Económico	Presentación de ofertas económicas artificialmente bajas que comprometan la sostenibilidad del servicio.	Riesgo de incumplimiento contractual por insostenibilidad económica de la oferta adjudicada.	2	4	6	Alto		Policía Nacional - DILOF	Aplicar el procedimiento de verificación de ofertas artificialmente bajas previsto en la normativa de contratación estatal, exigiendo la sustentación económica correspondiente antes de la adjudicación.	1	2	3	Bajo	Si		Policía Nacional - DILOF	Etapa de evaluación de ofertas	Previo a la adjudicación	Análisis financiero y económico de las ofertas presentadas.	Durante la evaluación de las ofertas
6	General	Externo	Selección	Regulatorios	Observaciones, recursos o controversias que dilaten el trámite del proceso de selección.	Prórroga de los plazos del cronograma y retraso en la adjudicación y suscripción del contrato.	3	2	5	Medio		Policía Nacional - DILOF	Elaborar de manera clara y precisa los documentos del proceso, atender oportunamente las observaciones presentadas y aplicar los términos legales de respuesta.	2	1	3	Bajo	Si		Policía Nacional - DILOF	Etapa de selección	Previo a la adjudicación	Seguimiento al cumplimiento del cronograma del proceso de selección.	Durante la etapa de selección

7	General	Interno	Contratación	Operacionales	Demora en el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y de ejecución del contrato.	Aplazamiento del inicio efectivo de la prestación del servicio de suministro de pasajes.	2	3	5	Medio		Policía Nacional - DILOF + Proveedor	Establecer y hacer seguimiento a un cronograma de perfeccionamiento y legalización del contrato, con responsables y plazos claramente definidos.	1	2	3	Bajo	Si		Policía Nacional - DILOF + Proveedor	Etapa de contratación, a partir de la adjudicación	Previo a la suscripción del acta de inicio	Verificación del cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución del contrato.	Durante la etapa de contratación
8	Específico	Externo	Contratación	Financieros	Insuficiencia o inadecuación de las garantías constituidas por el contratista frente a los riesgos que deben amparar se.	Desprotección de la Entidad frente a los riesgos que deben estar amparados durante la ejecución contractual.	2	3	5	Medio		Proveedor	Verificar y aprobar las garantías presentadas por el contratista previo al inicio de la ejecución, conforme a los amparos y cuantías exigidos en el contrato.	1	1	2	Bajo	SI		Policía Nacional - DILOF	Etapa de contratación	Previo a la suscripción del acta de inicio	Revisión de las garantías frente a los amparos y valores exigidos, y ante cada modificación contractual.	Al perfeccionamiento y ante cada modificación
9	Específico	Externo	Ejecución	Económico	Incremento de las tarifas comerciales de transporte terrestre durante la ejecución del contrato.	Afectación de la capacidad de atención del servicio frente al presupuesto disponible para la vigencia del contrato.	3	4	7	Alto		Policía Nacional - DILOF + Proveedor	Monitorear permanentemente el comportamiento del mercado, controlar el consumo presupuestal y aplicar el esquema de tarifas pactado en el contrato.	2	3	5	Medio	SI		Policía Nacional - DILOF + Proveedor	Ejecución del contrato, de manera permanente	Durante toda la vigencia del contrato	Análisis periódico de las tarifas de mercado frente a las condiciones pactadas en el contrato.	Mensual
10	Específico	Externo	Ejecución	Operacionales	Cancelación o suspensión de rutas de transporte terrestre requeridas para atender los desplazamientos institucionales.	Imposibilidad temporal para realizar los desplazamientos institucionales autorizados.	3	4	7	Alto		Proveedor	Gestionar alternativas de transporte y mantener coordinación con diferentes empresas transportadoras habilitadas a nivel nacional.	2	2	4	Bajo	SI		Proveedor	Ejecución del contrato, de manera permanente	Durante toda la vigencia del contrato	Reportes periódicos de disponibilidad y estado de las rutas habilitadas.	Permanente
11	Específico	Externo	Ejecución	Operacionales	Falta de disponibilidad de cupos en las rutas requeridas por la Institución.	Retrasos en los desplazamientos institucionales requeridos por la Entidad.	3	4	7	Alto		Proveedor	Gestionar de manera anticipada las reservas y la disponibilidad mediante la articulación con distintos operadores de transporte habilitados.	2	2	4	Bajo	SI		Proveedor	Ejecución del contrato, de manera permanente	Durante toda la vigencia del contrato	Seguimiento al histórico de disponibilidad y a la atención de solicitudes en	Mensual
12	Específico	Interno	Ejecución	Operacionales	Incumplimiento en la gestión y expedición oportuna de los tiquetes requeridos.	Afectación de comisiones, traslados y demás desplazamientos autorizados por la Institución.	2	4	6	Alto		Proveedor	Establecer niveles de servicio con tiempos máximos de respuesta y realizar seguimiento contractual permanente a su cumplimiento.	1	2	3	Bajo	SI		Proveedor	Ejecución del contrato, de manera permanente	Durante toda la vigencia del contrato	Supervisión contractual permanente sobre los tiempos de atención y expedición.	Permanente

13	Específico	Interno	Ejecución	Operacionales	Indisponibilidad del Gestor Operativo de Pasajes Terrestres Nacionales dispuesto por el contratista.	Afectación de la atención y del seguimiento oportuno a las solicitudes de la Entidad.	2	3	5	Medio		Proveedor	Exigir la designación de un reemplazo inmediato cuando se requiera, conforme a las condiciones técnicas establecidas en el contrato.	1	1	2	Bajo	Si		Proveedor	Ejecución del contrato, de manera permanente	Durante toda la vigencia del contrato	Verificación de la permanencia y disponibilidad del Gestor Operativo asignado.	Permanente
14	Específico	Externo	Ejecución	Regulatorios	Configuración de tercerización o intermediación laboral ilegal en la operación del contratista o del Gestor Operativo dispuesto para la ejecución del contrato.	Riesgo de configuración de una relación laboral directa entre el personal del contratista y la Entidad, con la consecuente responsabilidad solidaria y exposición a investigaciones administrativas y sanciones del Ministerio del Trabajo, así como afectación jurídica y reputacional para la Institución.	2	4	6	Alto		Policía Nacional - DILOF + Proveedor	Exigir al contratista acreditar una estructura empresarial propia y autonomía técnica, administrativa y financiera para la prestación del servicio; incorporar en el contrato obligaciones expresas de cumplimiento de la normativa laboral vigente, incluido el Decreto 581 de 2026; verificar periódicamente, dentro de la supervisión contractual, la ausencia de los indicios de tercerización ilegal definidos en dicha norma, y solicitar declaraciones periódicas de cumplimiento laboral al contratista.	1	2	3	Bajo	Si		Policía Nacional - DILOF + Proveedor	Ejecución del contrato, de manera permanente	Durante toda la vigencia del contrato	Verificación periódica, dentro de la supervisión contractual, de los indicios de tercerización o intermediación laboral ilegal previstos en el Decreto 581 de 2026.	Semestral

Nota: La presente matriz recoge exclusivamente los riesgos previsibles del proceso, entendidos como aquellas circunstancias identificables y cuantificables que, de acuerdo con el numeral 3 del artículo 4 de la Ley 80 de 1993, el artículo 2.2.1.1.1.6.1 y la Guía para la Elaboración de Estudios de Sector y la Guía de Riesgos de Colombia Compra Eficiente, deben tipificarse, estimarse y asignarse entre las partes. Los riesgos imprevisibles (fuerza mayor, caso fortuito, hecho de un tercero u otros eventos extraordinarios, irresistibles y ajenos a las partes) no son objeto de tipificación ni de aseguramiento contractual, por no ser previsibles ni cuantificables al momento de estructurar el proceso, y se rigen por las disposiciones generales del régimen contractual y civil aplicables

12. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DEL SECTOR E INCIDENCIA EN EL ESTUDIO PREVIO

12.1. Objeto y alcance recomendado	Se concluye que el objeto contractual consistente en el suministro de pasajes terrestres nacionales responde a una necesidad permanente de la Policía Nacional, orientada a garantizar la movilidad institucional del personal uniformado, no uniformado y demás beneficiarios con derecho al suministro de pasajes, en desarrollo de las funciones misionales, operativas, administrativas y académicas de la Institución. El alcance recomendado comprende la gestión integral del servicio de expedición Pasajes Terrestres Nacionales, garantizando cobertura nacional, disponibilidad del servicio y articulación con diferentes empresas transportadoras legalmente habilitadas, este servicio se establecerá mediante lotes, así: Lote (i) suministro de tiquetes individuales por rutas comerciales y Lote (ii) servicios expresos/vehículos por hora o día.

12.2. Modalidad de selección recomendada	De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y los artículos 2.2.1.2.1.2.1 y siguientes del Decreto 1082 de 2015, se recomienda adelantar el proceso mediante la modalidad de Selección Abreviada por Subasta Inversa por tratarse de un servicio cuyas condiciones técnicas, operativas y de calidad pueden ser definidas objetivamente por la Entidad, permitiendo que la competencia entre los oferentes recaiga sobre el componente económico definido para el proceso.
12.3. Presupuesto oficial / valor estimado	La Entidad se encuentra adelantando la consolidación del estudio económico definitivo a partir de la información obtenida mediante la nueva solicitud de información a proveedores publicada en SECOP II. Para la construcción del presupuesto oficial se tendrán en cuenta: • La información histórica institucional correspondiente a las vigencias 2024 2025 y 2026. • Los resultados del análisis estadístico efectuado sobre las rutas objeto de estudio. • La información obtenida mediante la consulta al mercado. • Los costos asociados a la gestión operativa de expedición de Pasajes Terrestres Nacionales. En consecuencia, el valor estimado definitivo será determinado e incorporado en la versión final de los Estudios Previos una vez finalice el análisis de las cotizaciones recibidas y se consolide la metodología económica correspondiente.
12.4. Requisitos habilitantes	Se recomienda exigir requisitos habilitantes proporcionales al objeto contractual relacionados con: • Capacidad jurídica para contratar con entidades estatales. • Capacidad para desarrollar actividades relacionadas con el suministro, intermediación o gestión de pasajes terrestres nacionales. • Experiencia en contratos similares asociados a transporte terrestre de pasajeros o gestión integral de tiquetes. • Capacidad financiera y organizacional suficiente. • Capacidad operativa para atender requerimientos a nivel nacional.
12.5. Criterios ponderables	Teniendo en cuenta la modalidad recomendada, el principal factor de selección corresponderá a la al descuento del proponente. Podrán incorporarse adicionalmente criterios relacionados con: • Industria nacional. • Herramientas tecnológicas para seguimiento y control. • Mejores condiciones de servicio. • Mecanismos de trazabilidad. • Estrategias de sostenibilidad aplicables al objeto contractual.
12.6. Forma de pago y plazo	Se recomienda establecer pagos mensuales contra la efectiva prestación del servicio, previa certificación de cumplimiento expedida por el supervisor del contrato y presentación de la documentación soporte correspondiente. Esta forma de pago permite realizar seguimiento permanente a la ejecución contractual y mantener el control sobre la utilización de los recursos destinados al suministro de pasajes terrestres nacionales.
12.7. Lotes o grupos	Existe la separación económica y técnica entre: Lote (i) suministro de tiquetes individuales por rutas comerciales y Lote (ii) servicios expresos/vehículos por hora o día.
12.8. Garantías y riesgos	Se recomienda incorporar riesgos asociados a: • Disponibilidad de cupos. • Cancelación o modificación de rutas.

	• Variación de condiciones comerciales del mercado. • Fallas operativas del contratista. • Situaciones de orden público. • Emergencias o cierres viales. • Indisponibilidad del Gestor Operativo. • Incumplimiento en los tiempos de atención y respuesta.
12.9. Condiciones técnicas críticas	Se consideran esenciales las siguientes condiciones: • Cobertura nacional. • Disponibilidad de empresas transportadoras habilitadas. • Expedición oportuna de tiquetes. • Atención permanente 24/7. • Gestión de anulaciones y reembolsos. • Generación de reportes y trazabilidad. • Cumplimiento de la normatividad vigente del sector transporte.
12.10. Conclusión general	El análisis integral permite concluir que la necesidad de la Policía Nacional comprende el suministro de tiquetes terrestres individuales para rutas nacionales y la disponibilidad de servicios expresos por tipo de vehículo y unidad de tiempo. Aunque ambas se relacionan con el transporte de pasajeros por carretera, su formación de precios es distinta y, por tanto, no resulta técnicamente conveniente aplicarles una única metodología de estimación ni una misma regla de pago. La consulta del Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente para el código UNSPSC 781118 – Transporte de pasajeros por carretera muestra un mercado público de magnitud significativa. Para 2023, 2024 y 2025 se identificaron 14.463 contratos, por un valor acumulado de $3.709.948.664.430 y alrededor de 4.163 proveedores. Esta información evidencia una oferta amplia y territorialmente distribuida, así como utilización recurrente de mecanismos competitivos. No obstante, el código consultado comprende actividades más amplias que la expedición de tiquetes intermunicipales; por elio, los 4.163 proveedores no deben interpretarse como 4.163 oferentes efectivos del proceso particular. La estructura de oferta observada permite sustentar una estrategia orientada a ampliar concurrencia y evitar exigencias accesorias que no estén directamente vinculadas con la capacidad de suministrar los pasajes o prestar los servicios expresos. El análisis desarrollado no encontró fundamento suficiente para mantener como condiciones estructurales del nuevo modelo la disponibilidad de un software propio o la presencia permanente de un *implant*. La eliminación de tales exigencias permite concentrar los requisitos en la cobertura, oportunidad, trazabilidad de la tarifa y capacidad real de atención. Para los tiquetes individuales, el análisis de 211 rutas mostró una dispersión importante entre fuentes, razón por la cual no se adoptó indiscriminadamente la media aritmética. Se implementó una regla basada en CV, RIC y mediana que preserva la información disponible y evita excluir valores únicamente por encontrarse por encima del promedio. El resultado es un precio estimado recomendado por ruta destinado exclusivamente a planeación presupuestal. La variabilidad observada entre rutas y fuentes confirma que no es recomendable congelar durante toda la ejecución una tarifa contractual fija por trayecto. El modelo económico más consistente es reconocer la tarifa facial/comercial verificable vigente del transportador al momento de cada adquisición y aplicar sobre ella únicamente el porcentaje de descuento que resulte adjudicado en la subasta. De esta manera, el contrato se ajusta al precio comercial real del servicio y la competencia se concentra en el componente económico controlable por el proveedor.

	Para dimensionar la bolsa de consumo se calculó un valor promedio único de $183.187 por tiquete a partir de los 211 precios recomendados por ruta. Este valor se utiliza como proxy de planeación ante la imposibilidad de conocer ex ante la mezcla exacta de destinos y no constituye un precio de ejecución. La cantidad promedio utilizada en la hoja es de 811 tiquetes, obtenida del promedio de los promedios mensuales históricos de 2024 y 2025, generando un valor de consumo de referencia de $148.564.657. La determinación del presupuesto contractual total deberá corresponder al horizonte de ejecución y a la disponibilidad presupuestal definida por la institución. En los servicios expresos, los precios unitarios deben operar como precios máximos de competencia en tanto que la información disponible para expresos no permite fijar de manera objetiva un porcentaje mínimo de descuento. Desde la perspectiva de estructuración, resulta conveniente mantener diferenciados los dos componentes económicos. Los tiquetes compiten sobre el porcentaje de descuento aplicable a una tarifa facial variable; los expresos compiten sobre descuentos a precios unitarios máximos fijos. Si los documentos del proceso se configuran como lotes independientes, cada lote podrá adjudicarse con una variable económica homogénea y comprensible, evitando ponderaciones artificiales entre magnitudes de naturaleza distinta. Finalmente, el diseño propuesto preserva la función del estudio de mercado como instrumento de planeación, sin transformar sus estimaciones en tarifas rígidas. La combinación de análisis estadístico por ruta, revisión de dispersión, uso de medidas robustas, referencia a tarifas faciales verificables y competencia sobre factores económicos transparentes permite una estructura más trazable, auditable y alineada con los principios de planeación, economía y selección objetiva.

Unidad Estructuradora – Área Técnica	
Elaborado por:	**Revisado por:**
TE. STEVEN ALDEMAR MORA GARZÓN Estructurador Análisis del Sector	**MY. JAZMIN ROCIO MURCIA ARIAS** Jefe Área Procedimientos de Personal

Análisis del Sector	
Aprobado por:	**Revisado por:**
CPS-04 JUAN RODRIGUEZ BORRÁEZ Analista del Sector	**CT. ANACONA CERÓN GUIDO HERNÁN** Jefe Análisis del Sector