ESTUDIO DEL SECTOR

1. INTRODUCCIÓN

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

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

Con la expedición, de la Resolución Nº 0459 de fecha 21 de febrero de 2017, por medio de la cual se formulan cargos y se adopta de manera cautelar la medida correctiva de asunción temporal de la competencia de la prestación del servicio de educación en el Departamento de La Guajira, y los municipios de Maicao, Riohacha y Uribia de acuerdo con lo previsto en el artículo 208 del Estatuto Orgánico del Sistema financiero, el artículo 14 del decreto 028 de 2008 y sus normas reglamentarias.

El Ministerio de Educación Nacional a través del Administrador Temporal designado mediante Resolución Nº 2456 de fecha 22 de febrero de 2017 para el sector, conforme a lo definido en el parágrafo 2º del artículo 15 de la Ley 715 de 2001, el cual para estos efectos establece: *"Artículo 15. Destinación. Los recursos de la participación para educación del Sistema General de Participaciones se destinarán a financiar la prestación del servicio educativo atendiendo los estándares técnicos y administrativos (…).".*

1.2. ANÁLISIS DEL MERCADO

1.2.1. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

La actividad económica está dividida en sectores económicos. Cada sector se refiere a una parte de la actividad económica cuyos elementos tienen características comunes, guardan una unidad y se diferencian de otras agrupaciones. Su división se realiza de acuerdo con los procesos de producción que ocurren al interior de cada uno de ellos.

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

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

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

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

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

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

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

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

- Sector transportes

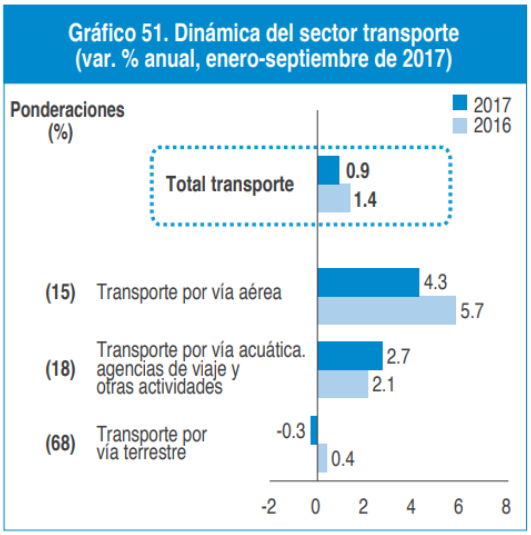
- Sector comunicaciones
- Sector comercial
- Sector turístico
- Sector sanitario
- Sector educativo
- Sector financiero
- Sector de la administración

Enmarcado en lo anterior, el sector relacionado con el objeto contractual es el sector terciario que contiene el sector transportes, dentro del cual se enmarca el servicio requerido. Los aspectos generales del servicio requerido objeto del presente proceso, se describen a continuación:

1.2.2. ANÁLISIS DE LA OFERTA

Durante el período enero-septiembre de 2017, el sector transporte exhibió una ligera desaceleración, expandiéndose solo un 0.9% anual frente al 1.4% de un año atrás (ver gráfico 51), según las cuentas nacionales del Dane. Con ello, dicho sector mantuvo su participación dentro de la actividad económica de Colombia del 4%.

Esta desaceleración obedeció principalmente a la dinámica del transporte terrestre (incluyendo los modos vial y férreo), el cual registró una contracción del -0.3% anual en enero-septiembre de 2017 (vs. +0.4% de 2016). Adicionalmente, el crecimiento del transporte aéreo se desaceleró del 5.7% al 4.3% durante el período de referencia, con perspectivas de agravamiento en el último trimestre por cuenta del paro de Avianca. Todo ello no logró ser compensado por el desempeño del transporte por modo acuático y las actividades complementarias al transporte, las cuales exhibieron un crecimiento del 2.7% anual en enero-septiembre de 2017 (vs. 2% un año atrás).



Fuente: cálculos Anif con base en Dane.

Con todo lo anterior, el desempeño del sector transporte fue incluso inferior al del PIB-real (expandiéndose solo un 1.5% anual en lo corrido del año a septiembre de 2017 vs. 2.1% un año atrás). Ello se explica en parte por el rezago del país en materia de infraestructura de transporte. En efecto, tal como se referenció en el capítulo del sector de infraestructura, las mediciones internacionales muestran que, en una escala de 1 (mala) a 7 (óptima), Colombia reporta bajas calificaciones en la calidad de su infraestructura de transporte, con una calificación de 3.1 (sobre 7), ubicándose por debajo del promedio mundial (4.2) y del promedio de América Latina (3.9), esto se puede observar en el siguiente cuadro:

Cuadro 1. Calidad de la infraestructura por modo de transporte 2017-2018
(mínimo: 1 "mala", máximo: 7 "óptima")

	Promedio	Vial	Férreo	Portuario	Aeroportuario
Chile	4.7	5.2	2.5	4.9	4.5
México	4.1	4.4	2.8	4.3	4.4
Mundo	**4.2**	**4.0**	**3.3**	**4.1**	**4.1**
América Latina	**3.9**	**3.6**	**1.9**	**3.9**	**4.1**
Perú	3.1	3.0	2.0	3.7	4.1
Colombia	**3.1**	**3.0**	**1.5**	**3.8**	**4.1**

Fuente: cálculos Anif con base en WEF-Global Competitiveness Report (2017-2018).

- ***Transporte terrestre:*** El transporte terrestre (incluyendo los modos vial y férreo) exhibió una contracción del -0.3% en el año corrido con corte a septiembre de 2017 (vs. +0.4% en el mismo período de un año atrás), por cuenta de la menor movilización tanto de pasajeros como de carga. Este resultado explica, en gran parte, la desaceleración del sector transporte, pues el modo terrestre representa el 68% del PIB de transporte (vs. 69% en 2016). Esta leve disminución en la participación del transporte terrestre se explica por las mayores expansiones de los otros modos y actividades asociadas al sector.

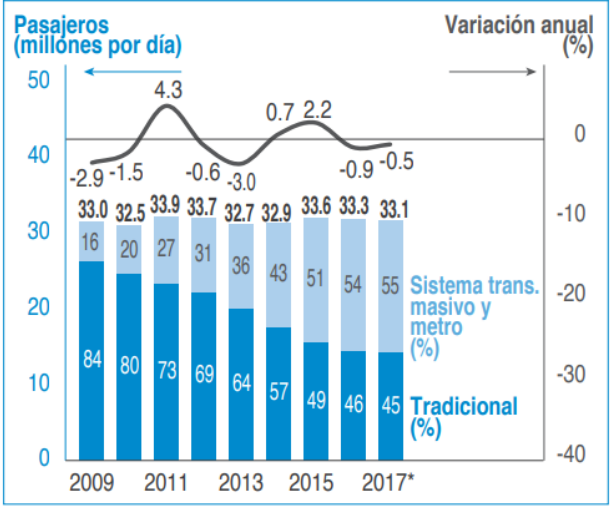
- ***Movimiento de pasajeros por transporte terrestre:*** A nivel de pasajeros, el modo terrestre concentra el 88% de la movilización de pasajeros (concentrado en el modo vial, pues el férreo solo transporta el 0.2% del total de pasajeros). A nivel intermunicipal, la movilización de pasajeros por modo vial concentró el 88% del total de pasajeros en 2016 frente al 89% entre 2010-2015. Esta caída en la participación se debe a la migración hacia el transporte por modo aéreo, cuya participación pasó del 9% al 11% en el período de referencia. Esta migración se ha dado en respuesta a menores costos de transporte en el modo aéreo, reflejados en tiquetes más económicos, y a la mayor disponibilidad de aerolíneas y rutas. Por ejemplo, el número de vehículos que salió de una terminal de transporte cayó un -15.7% anual en enero-octubre de 2017 (vs. -27.7% en 2016), movilizándose 7.4 millones de vehículos y 72.3 millones de pasajeros. De igual forma, según el pago de peajes, el número de vehículos que transitó en enero-agosto de 2017 fue de 13.7 millones (vs. 31.8 millones de vehículos movilizados en 2016), según el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

  A nivel urbano (sistema tradicional y masivo), la movilización de pasajeros en el período enero-septiembre de 2017 fue de 33 millones de pasajeros por día, cayendo un -0.7% anual (vs. un crecimiento nulo en el mismo período de un año atrás), ver gráfico 52. Esta dinámica resulta de dos efectos: en primer lugar, una desaceleración de la demanda de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), cuyo crecimiento fue de solo el 0.6% anual en el año corrido a septiembre de 2017 (vs. 9.2% en 2016), alcanzando una participación del 55% del total; en segundo lugar, una caída en la demanda de transporte tradicional a ritmos del -2.3% anual (vs. -9.1%), llegando a una participación del 45%.

Este fenómeno de recomposición en la demanda al interior del transporte urbano viene de tiempo atrás. El transporte tradicional participó con el 80% de la movilización de pasajeros en 2010, ahora solo posee el 45% del total urbano (acumulado en doce meses a septiembre de 2017). Por su parte, los SITM concentran el 55% de los pasajeros movilizados (vs. 20% en 2010). En este último sistema los problemas por incumplimiento de los operadores, carteras morosas, mal servicio y baja cobertura han llevado a los usuarios a buscar alternativas a la movilización dentro y fuera de las ciudades. Por ejemplo, en los últimos años se ha venido impulsando el uso de bicicletas, donde se estima que sus ventas han crecido a ritmos del 25%-30% anual en 2016-2017, según los comerciantes del sector.

De manera similar, el número de vehículos del sistema tradicional se ha reducido en promedio un 8.2% anual en el último quinquenio (alcanzando una participación del 65% actualmente vs. 94% de 2010), mientras que los vehículos del SITM se han incrementado en promedio un -26.4% anual en el mismo período (con una participación actual del 35% vs. 6% de 2010).

Gráfico 52. Transporte Urbano: Pasajeros movilizados (2009-2017*)



* Dato acumulado 12 meses a septiembre de 2017.
Fuente: cálculos Anif con base en Dane.

Desde el punto de vista **regulatorio,** la capacidad del estado colombiano de intervenir en la industria del transporte se remonta al año 1959, cuando el 30 de abril, se expide la Ley 15 "*Por la cual se da mandato al Estado para intervenir en la industria del transporte, se decreta el auxilio patronal de transporte, se crea el fondo de transporte urbano y se dictan otras disposiciones*", lo que permitió por vez primera que el Gobierno Nacional en representación del Estado Colombiano, pudiera expedir legalmente normas sobre el transporte terrestre, sin necesidad someterse a las decisiones legislativas del Congreso de La República.

El servicio público de Transporte para Escolares y Asalariados, se empieza a definir y reglamentar por el gobierno colombiano, con el Acuerdo 006 de 1983, con el cual se fijan requisitos para que una sociedad se constituya y obtenga licencia de funcionamiento para "prestar el servicio público de transporte especial a estudiantes y asalariados", y se permite a las empresas de transporte urbano de la época, que creen y operen sus Departamentos de Servicio Especial.

Con este Acuerdo nace el servicio público de Transporte Terrestre Automotor Especial, más no la modalidad, y además con otro nombre, pero el objetivo era el mismo de hoy, prestar los tres servicios: transporte de estudiantes, asalariados y turismo (excursión), en los mismos vehículos. Se destaca que para la época los requisitos eran bastante fuertes, pero se abandonaron por la afiliación, un retroceso en la propia historia del Transporte Especial y Turismo. Dicho Acuerdo fue reglamentado mediante la Resolución 0926 de 1983.

En el año 1989 el Ministerio de Educación con el argumento de "Que actualmente existe un gran número de vehículos particulares transportando estudiantes, sin que exista autorización legal para ello", expidió el Decreto 1170, y reguló el servicio de transporte de escolares, pero en vehículos particulares. Poca vida tuvo esta norma, escasamente un año, pues el 6 de julio de 1990 se expide el **Decreto 1449 "***Por el cual se regula el Servicio de Transporte Escolar en vehículos particulares y se deroga el Decreto 1170 de 1989***"**.

Reglamentación que estuvo vigente hasta la expedición del **Decreto 1556 de 1998**, que incluyó en su Capítulo III artículos 47 a 62, una extensa reglamentación del transporte de escolares en vehículos particulares, y se sostiene vigente en el Título V artículos 54 a 67 del Decreto 174 de 2001.

En cuanto al servicio público de transporte de turistas estuvo vigente su reglamentación y definiciones dentro del Acuerdo 006 hasta la expedición

del **Decreto 1927**, el 6 de agosto de 1991 "*Por el cual se dicta el estatuto de transporte público terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera"* y que por aquellas raras circunstancias legislativas del estado colombiano, se incluyó gran parte de la reglamentación del Transporte Especial y del Turismo, en esta norma.

Entre 1993 y 1996 el Congreso de la República de Colombia expide la **Ley 105 "***Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones***"**, y **Ley 336 "***Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte***"**, que se consideran las normas macro del transporte en Colombia y con base en las cuales actualmente el gobierno nacional, se fundamenta para reglamentar el servicio público de transporte en Colombia. En enero de 1998, se expidió el Decreto 090, que reglamentaba todas las modalidades de transporte, entre ellas el Transporte Especial, pero tuvo una vida efímera, pues fue derogado en agosto del mismo año.

El 4 de agosto de 1998 se expide el **Decreto 1556 "***Por el cual se reglamenta la prestación del servicio público de transporte especial y de turismo***",** con el cual se integran en una sola normativa, la reglamentación de los servicios públicos de movilización de los escolares, los asalariados y los turistas en todo el país. Por esta particularidad podemos decir, que con este decreto nace como una nueva modalidad, dentro del mundo del transporte de pasajeros, el Transporte Especial y de Turismo, que se desprende en parte de los departamentos de servicios especiales que las empresas urbanas y del turismo nacional, que se tenía en el transporte de pasajeros por carretera.

El 5 de febrero de 2001, el gobierno del Presidente Andrés Pastrana Arango, expidió el actual y vigente **Decreto 174 "***Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial"*, que derogó el Decreto 1556 de 1998. Este decreto fue modificado durante su vida jurídica con las Resoluciones 9888 de 2002; 4.000 de 2005; 2658, 2.694 y 3176 de 2008; 0804, 3054, 3097 y 4693 de 2009. Este decreto y todas sus reformas fueron derogadas por el Decreto 0348 del 25 de febrero de 2015.

Finalmente el 25 de febrero de 2015, el Presidente Juan Manuel Santos Calderón, expidió el **Decreto 0348** "*Por el cual se reglamenta el servicio público de Transporte Terrestre Automotor Especial y se adoptan otras disposiciones*", publicado en el Diario Oficial 49.436 de esta fecha.

Mención especial merece el **Decreto 0248 del 1 de febrero de 2015 "***Por el cual se reglamenta el numeral 11 del artículo 424 del Estatuto Tributario y se dictan otras disposiciones***"**.

Entonces, el Servicio público especial de transporte de pasajeros es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren un servicio expreso siempre que hagan parte de un grupo determinable'.

A continuación, se presenta la información de algunos agentes prestadores que tienen la capacidad de brindar el servicio solicitado por la Administración Temporal, en esta se pueden encontrar datos relevantes de contacto e identificación de las empresas del sector requeridas a través de la solicitud de cotización correspondiente:

No.	PROVEEDOR
1	TRANSPORTE RELATURG
2	COOTRANSMAG
3	UNIÓN TEMPORAL TEPICHI 2020

1.2.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

Por tratarse de un proceso de una entidad pública, las condiciones de la demanda fueron analizadas desde las publicaciones realizadas en la página del SECOP.

PROCESO Nº	MODALIDAD	ENTIDAD	OBJETO	BENEFICIARIOS	VALOR
CAS-OAJ-SAM-004-2017	Selección Abreviada de Menor Cuantía (Ley 1150 de 2007)	CASANARE - GOBERNACIÓN	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE TRES VEHÍCULOS A TODO COSTO PARA APOYAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES DE LA SECRETARIA GENERAL,	Casanare: Yopal, Aguazul, Chameza, Hato Corozal, La Salina, Maní, Monterrey, Nunchía, Orocué, Paz de Ariporo, Pore,	$135,556,236

ESTUDIO DEL SECTOR
SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTIA

PROCESO Nº	MODALIDAD	ENTIDAD	OBJETO	BENEFICIARIOS	VALOR
			LA OFICINA DE ACCIÓN SOCIAL Y LA SECRETARIA DE EDUCACIÓN DE LA GOBERNACIÓN DE CASANARE	Recetor, Sabanalarga, Sácama, San Luis de Palenque, Támara, Tauramena, Trinidad, Villanueva	
SA-BIF-002-2017	SA-BIF-002-2017 Selección Abreviada de Menor Cuantía (Ley 1150 de 2007)	SANTANDER - BANCO INMOBILIARIO DE FLORIDABLANCA	PRESTACION DE SERVICIO PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE A TODO COSTO PARA LOS DESPLAZAMIENTOSQUE REQUIERAN EN LAS DIFERENTES ZONAS URBANAS Y RURALES DEL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA LOS FUNCIONARIOS DEL BANCO INMOBILIARIO DE FLORIDABLANCA	Santander : Floridablanca	$98,116,911
SAMC-001-2016	Selección Abreviada de Menor Cuantía (Ley 1150 de 2007)	LA GUAJIRA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE MAICAO	APOYO AL SERVICIO DE TRANSPORTE A TODO COSTO PARA LA SECRETARÍA DE EDUCACIÓN EN APOYO AL TRABAJO DE CAMPO EN LA ZONA URBANA Y RURAL DEL MUNICIPIO DE MAICAO, DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA.	La Guajira : Maicao	$161,629,020
MENORCUANTIA 20.001-2016	Selección Abreviada de Menor Cuantía (Ley 1150 de 2007)	CASANARE - ALCALDÍA MUNICIPIO DE OROCUE	PRESTAR EL SERVICIO DE ALQUILER A TODO COSTO DE TRES (03) VEHICULOS TIPO CAMIONETA 4x4 PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS COMPETENCIAS ASIGNADAS A LOS SECRETARIOS DE DESPACHO, GESTORA SOCIAL Y PROFESIONALES DE LA COMISARIA DE FAMILIA DEL MUNICIPIO DE OROCUÉ, DEPARTAMENTO DE CASANARE.	Casanare : Orocué	$96,480,000

ESTUDIO DEL SECTOR
SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTIA

Ya la entidad ha realizado los siguientes procesos:

PROCESO Nº	MODALIDAD	ENTIDAD	OBJETO	BENEFICIARIOS	VALOR
ATR-MC-005-2017	Contratación Mínima Cuantía	LA GUAJIRA - ADMINISTRACIÓN TEMPORAL DEL SECTOR EDUCATIVO PARA EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA – RIOHACHA	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE A LA SECRETARÍA DE EDUCACIÓN EN APOYO A LA ASISTENCIA TECNICA Y AUDITORIAS A LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS OFICIALES DE LAS ZONAS URBANA, RURAL Y ETNICA DEL DISTRITO DE RIOHACHA, DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA	La Guajira : Riohacha	$32.866.716
ATM-MC-006-2018	Contratación selección abreviada de menor cuantía	LA GUAJIRA - ADMINISTRACIÓN TEMPORAL DEL SECTOR EDUCATIVO PARA EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA – RIOHACHA	“PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE A TODO COSTO PARA LA SECRETARÍA DE EDUCACIÓN DE MAICAO EN APOYO AL TRABAJO DE CAMPO EN LA ZONA URBANA Y RURAL DEL MUNICIPIO DE MAICAO, DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA”	La Guajira : Maicao	112.444.800
ATR-MC-003-2018	Contratación selección abreviada de menor cuantía	LA GUAJIRA - ADMINISTRACIÓN TEMPORAL DEL SECTOR EDUCATIVO PARA EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA – RIOHACHA	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE A LA SECRETARÍA DE EDUCACIÓN DISTRITAL COMO APOYO A LA ASISTENCIA TECNICA Y AUDITORIA DE LA SECRETARIA DE EDUCACION DURANTE LA VIGENCIA 2018 EN LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS OFICIALES DE LA ZONA URBANA,	La Guajira : Riohacha	99.070.644

PROCESO Nº	MODALIDAD	ENTIDAD	OBJETO	BENEFICIARIOS	VALOR
			RURAL Y ETNICA DEL DISTRITO DE ROHACHA.		

y la determinación del Presupuesto Oficial establecido para el presente proceso de selección:

2. INDICADORES

A continuación, se presenta el análisis de la capacidad financiera del sector, tomando esta del análisis de los indicadores de liquidez, endeudamiento, razón de cobertura de interés y rentabilidad para el sector transportador. Se toma como referencia un total de 30 empresas:

RAZÓN SOCIAL	NIT	LIQUIDEZ	ENDEUDAMIENTO	COBERTURA INTERESES	RENTABILIDAD PATRIMONIO	RENTABILIDAD ACTIVO
SERVICIO NACIONAL A ESCOLARES EMPRESAS Y TURISMO	800.126.285	5,05	15,09%	65,79	15,69%	13,32%
LÍNEAS ESCOLARES Y TURISMO - LIDERTUR S.A.	800.126.471	3,67	53,13%	13,16	28,01%	13,13%
VIACOLTUR SAS	800.177.674	14,59	25,30%	262,88	26,28%	19,63%
TRANSPORTES GALAXIA S.A.	800.210.669	1,42	52,98%	5,22	26,60%	12,50%
TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL REY DE REYES S. EN C.	808.002.390	7,86	31,12%	111,30	21,39%	14,52%
TRANS ARAMA S.A.S.	816.007.544	1,70	58,03%	5,63	46,83%	19,66%
INVERSIONES TRANSTURISMO S.A.S	830.050.283	2,64	38,86%	5,34	14,20%	8,68%
ARITUR LTDA.	830.112.414	29,25	945,00%	62,97	3,11%	2,82%
LÍNEAS METROEXPRESS S.A.S.	830.083.670	6,66	23,02%	INDETERMINADO	13,80%	10,62%
CARS TURISMO LTDA.	830.092.628	2,35	51,81%	2,01	8,25%	3,97%
DOLPHIN EXPRESS S.A.	830.098.216	1,57	59,35%	1,20	16,83%	6,84%

ESTUDIO DEL SECTOR
SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTIA

RAZÓN SOCIAL	NIT	LIQUIDEZ	ENDEUDAMIENTO	COBERTURA INTERESES	RENTABILIDAD PATRIMONIO	RENTABILIDAD ACTIVO
ORGANIZACIÓN DE TRANSPORTES ESPECIALES SAS - ORGANIZACIÓN DE TRANSPORTES ORT SAS	830.099.803	2,73	47,12%	26,71	53,66%	28,37%
TRANSPORTES ESPECIALES FSG E.U.	830.117.701	3,49	32,11%	268,71	62,94%	42,73%
LÍNEAS ECOTUR S.A.	860.058.344	5,76	55,20%	9,99	10,97%	4,92%
COOPERATIVA MULTIACTIC DE TRANSPORTADORES DEL MAGDALENA COOTRANSMEDIO LTDA.	891.801.813	225,00	63,00%	INDETERMINADO	18,00%	6,00%
TRANSPORTES ESPECIALES ALIADOS	900.444.852	2,46	40,21%	16.458,36	93,03%	55,62%
EXPRESO TOCANCIPÁ S.A.S.	832.010.230	2,42	57,52%	5,42	55,33%	23,47%
EXPRESOS Y SERVICIOS S.A.S.	800.214.037	6,69	13,98%	11,45	11,34%	9,75%
TRANSPORTES CALDERÓN	890.211.325	1,66	44,94%	9,34	14,38%	7,44%
MEGATOUR S.A.S.	830.136.305	2,02	49,00%	42,90	29,96%	15,28%
EXPRESOS ESPECIALES EL DORADO S.A.	860.509.237	2,33	47,41%	6,85	32,03%	16,86%
EMPRESA COLOMBIANA DE SERVICIO ESPECIAL Y ESCOLAR ESCOTURS S.A.S.	822.005.127	20,08	24,81%	47,83	39,71%	29,86%
TRANSPORTES ESPECIALIZADOS S.A.S.	830.033.581	2,69	39,90%	89,89	38,20%	22,00%
PLATINO VIP S.A.S	800.105.371	2,61	28,77%	96,82	27,35%	19,48%
BIP TRANSPORTES S.A.S	830.061.945	2,36	55,33%	39,12	46,96%	20,98%
TRANSPORTES ESCOLARES EL SAMAN S.A.S.	800.240.911	2,39	22,27%	17,37	33,71%	26,21%
ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES ESPECIALES	811.036.515	2,44	48,00%	7,61	31,00%	16,00%
EMPRESA COLOMBIANA D SERVICIOS ESPECIALES Y TURISMO S.A.S.	860.079.217	3,84	29,01%	8,51	28,50%	20,23%

RAZÓN SOCIAL	NIT	LIQUIDEZ	ENDEUDAMIENTO	COBERTURA INTERESES	RENTABILIDAD PATRIMONIO	RENTABILIDAD ACTIVO
ESPECIALES CÓNDOR ESCONDOR S.A.	860.451.148	3,42	31,41%	47,72	29,28%	20,08%
SASO S.A.	860.515.115	3,17	32,90%	64,42	44,00%	29,50%

No. Empresas analizadas	CAPACIDAD FINANCIERA			CAPACIDAD ORGANIZACIONAL	
30	Liquidez	Endeudamiento	Cobertura	Rentabilidad Patrimonio	Rentabilidad Activo
Promedio simple	5,15	40,40%	46,07	30,71%	18,02%
Mediana	2,69	40,21%	17,37	28,26%	16,43%
Mínimo	1,42	13,98%	1,20	3,11%	2,82%
Máximo	29,25	63,00%	268,71	93,03%	55,62%
Desviación estándar	6,14	14,16%	69,95	19,02%	11,50%

Teniendo en cuenta que, en la muestra de empresas establecida para realizar el análisis de los indicadores financieros del sector, y haciendo uso del indicador con la viable de "MÍNIMO" el tratamiento estadístico y los criterios habilitantes en cuanto a la capacidad financiera y organizaciones para el sector son:

INDICADORES FINANCIEROS					
Promedio acotado	Liquidez	Endeudamiento	Cobertura	Rentabilidad del Patrimonio	Rentabilidad de Activos
	> 1,42 veces	< 13,98%	> 1,20 veces	> 3,11%	> 2,82%

Sin embargo, la Administración Temporal considero necesario tener en cuenta en el presente proceso las observaciones presentadas al proceso de selección abreviada de Menor cuantía No ATR-SAMC-001-2021, en relación al indicador de endeudamiento del proceso; por tal razón, en aras de garantizar la pluralidad de oferentes se permite modificar dicho indicador de la siguiente manera:

INDICADORES FINANCIEROS					
Promedio acotado	Liquidez	Endeudamiento	Cobertura	Rentabilidad del Patrimonio	Rentabilidad de Activos
	> 1,42 veces	< 50 %	> 1,20 veces	> 3,11%	> 2,82%

De acuerdo con lo anterior, se pudo consolidar la siguiente información, que servirán de base para determinar los valores habilitantes a solicitar en cada indicador teniendo en cuenta la mayor o menor probabilidad de riesgo para la entidad, al igual que la relación de dependencia entre el indicador y la ejecución del contrato.

GRISELA MONROY HERNANDEZ
Líder de Gestión para el Sector Educativo del Distrito de Riohacha