

ANÁLISIS DEL SECTOR Y ESTUDIO DE MERCADO PARA ADELANTAR CONTRATACIÓN DEL OBJETO:

“Contratar la prestación del servicio integral de transporte terrestre especial automotor para apoyar las actividades del Fondo Para la Vida y la Biodiversidad.”

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento se estructura conforme a las disposiciones y lineamientos aplicables al **Fondo para la Vida y la Biodiversidad (FVB)**, en cumplimiento de sus directrices para la contratación de bienes y servicios, tomando como referencia buenas prácticas del sector.

De acuerdo con lo anterior, el FVB luego de conocer su necesidad e identificar el servicio que requiere, está en capacidad de definir el sector económico al cual pertenece este servicio y realizar el análisis correspondiente.

En este sentido y teniendo en cuenta que el FVB debe garantizar el servicio de transporte terrestre especial automotor para los funcionarios de la Entidad para su operación misional, es necesario adelantar el proceso de selección cuyo objeto es: **“CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO INTEGRAL DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL AUTOMOTOR PARA APOYAR LAS ACTIVIDADES DEL FONDO PARA LA VIDA Y LA BIODIVERSIDAD.”**

A través del presente documento se quiere dar a conocer la situación económica del sector, se analizará la oferta identificando las empresas, asociaciones, firmas, compañías y sociedades que desarrollan este tipo de servicios y que por su capacidad y experiencia podrían entrar a participar en los procesos de contratación. Así mismo, se realizará un análisis de la demanda, revisando las condiciones en que se han venido desarrollando este tipo de servicio y en otras entidades vinculadas al sector.

Bajo este enfoque, se analizarán variables de aspecto económico como el Producto Interno Bruto (PIB), el Desempleo, la Tasa Representativa del Mercado (TRM) y el Índice de Precios al Consumidor (IPC). De igual forma, el sector económico al cual pertenece el servicio que se va a contratar, las contrataciones que ha hecho el Fondo para la Vida y la Biodiversidad sobre el servicio objeto del presente proceso de selección y un análisis de dicho mercado.

2. ESTRUCTURA DEL ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

El Fondo para la Vida y la Biodiversidad luego de conocer su necesidad y de identificar los servicios que la satisfacen, está en capacidad de definir el sector o mercado al cual pertenecen tales servicios y hacer el análisis correspondiente. El análisis del sector ofrece herramientas para establecer el contexto del proceso de contratación, identificar algunos de los riesgos, determinar los requisitos técnicos del servicio y la forma de evaluar las ofertas.

De acuerdo con lo dispuesto por las guías de elaboración de estudios de sector y referencia de buenas prácticas del sector, el estudio debe cubrir las siguientes áreas: **A.** Aspectos generales, **B.** Análisis de la oferta y **C.** Análisis de la demanda.

2.1. ASPECTOS GENERALES

2.1.1. ANÁLISIS CONTEXTUAL

EL FONDO PARA LA VIDA Y LA BIODIVERSIDAD, cuya vocería y administración es ostentada por Fiduciaria Colombiana de Comercio Exterior S.A. Fiducoldex es un Patrimonio Autónomo adscrito al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con **régimen de derecho privado**, creado en los términos del artículo 223 de la Ley 1819 de 2016, modificado por el artículo 49 de la Ley 2277 de 2022, además de las disposiciones del artículo 33 de la Ley 1931 de 2018, modificado por el artículo 262 de la Ley 2294 de 2023 y el 196 de la Ley 2294 de 2023 y demás normas que los modifiquen, desarrollen o reglamenten, así como para la administración de sus recursos.

De conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.9.13.2.3. del Decreto 1648 de 2023, EL FONDO tiene por objeto: *“articular, focalizar y financiar la ejecución de planes, programas y proyectos, de índole nacional o territorial, encaminados a la acción y resiliencia climática, la gestión ambiental, la educación y participación ambiental y la recuperación; conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables y la biodiversidad, así como al cumplimiento de las finalidades establecidas para el Impuesto Nacional al Carbono en el inciso primero del artículo 223 de la Ley 1819 de 2016 y las establecidas para los recursos generados a favor de la Nación, provenientes de la implementación del Programa Nacional de Cupos Transables de Emisiones -PNCTE, de acuerdo con el artículo 33 de la Ley 1931 de 2018”*.

Resulta pertinente mencionar que mediante el parágrafo 1º del artículo 49 de la Ley 2277 de 2022, que modificó el artículo 223 de la Ley 1819 de 2016, se dispuso lo siguiente:

“Créase el Fondo para la Sustentabilidad y la Resiliencia Climática (FONSUREC) como un Patrimonio Autónomo, adscrito al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y sus recursos serán administrados por la sociedad fiduciaria que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible determine. La selección de la sociedad fiduciaria, su contratación, así como los actos y contratos requeridos para la administración, distribución y ejecución de los recursos se regirá por las normas del derecho privado, observando en todo caso los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad. El FONSUREC tendrá como mínimo un consejo directivo y un director ejecutivo. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamentará la administración y funcionamiento del FONSUREC”.

Posteriormente, el artículo 196 de la Ley 2294 de 2023, por la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, estipuló lo siguiente:

“El Fondo para la Sustentabilidad y la Resiliencia Climática (Fonsurec) de que trata el artículo 223 de la Ley 1819 de 2016 se denominará en adelante Fondo para la Vida y la Biodiversidad y tendrá por objeto articular, focalizar y financiar la ejecución de planes, programas y proyectos de índole nacional o territorial, encaminados a la acción y resiliencia climática, la gestión ambiental, la educación y participación ambiental y la recuperación, conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables; y la biodiversidad, así como las finalidades establecidas para el Impuesto Nacional al Carbono en el inciso primero del artículo 223 de la Ley 1819 de 2016”.

Por lo tanto, se profirió el Decreto 1648 de 2023, “por el cual se adiciona el Capítulo 13 al Título 9 de la Parte 2 del Libro 11 del Decreto 1076 de 2015 en lo relacionado con el Fondo para la Vida y la Biodiversidad”, en ese sentido, en esta normatividad se encuentra la reglamentación de sus órganos de gobierno y administración, así como los mecanismos para el ingreso, la administración y la ejecución de los recursos que lo integran. Además, se definieron aspectos relacionados con el negocio fiduciario a través del cual se constituyó el Patrimonio Autónomo que administra los recursos del FONDO.

2.1.2. JUSTIFICACIÓN DE LA CONTRATACIÓN

El Fondo para la Vida y la Biodiversidad, en desarrollo de su objeto misional, canaliza recursos del Presupuesto General de la Nación y de otras fuentes de financiación para apoyar planes, programas y proyectos ambientales estratégicos, orientados a enfrentar los efectos del cambio climático, la pérdida de biodiversidad y la contaminación, promoviendo la transición hacia una economía baja en carbono, la protección del capital natural y el desarrollo sostenible.

En cumplimiento de esta misión, el Fondo ha consolidado una estructura técnica y operativa que demanda una gestión eficiente, articulada y oportuna por parte de su Dirección Ejecutiva, la cual lidera la implementación del modelo operativo aprobado por el Consejo Directivo, según lo dispuesto en el artículo 2.2.9.13.3.3 del Decreto 1076 de 2015 y en el Reglamento Operativo adoptado en su versión 2, en sesión No. 18 del 17 de enero de 2025. Esta estructura incluye comités de direccionamiento, grupos técnicos de apoyo, así como el diseño, seguimiento y evaluación de inversiones ambientales estratégicas que requieren coordinación permanente con diversas entidades públicas, privadas y comunitarias, en especial del Sistema Nacional Ambiental –SINA–.

Los funcionarios de la Entidad a cargo de liderar esta operación misional del FVB, debe garantizar su presencia efectiva en múltiples escenarios técnicos, administrativos y territoriales, incluyendo reuniones interinstitucionales, mesas de trabajo, visitas de seguimiento a proyectos y participación en instancias decisorias que exigen movilidad permanente dentro y fuera del perímetro urbano de la Ciudad de Bogotá y municipios de la sabana.

En este contexto, la contratación de un servicio de transporte terrestre automotor especial de pasajeros se justifica como una medida indispensable para asegurar la disponibilidad de medios de transporte confiables, seguros y eficientes para los funcionarios de la Entidad, que permitan cumplir con la agenda institucional bajo criterios de oportunidad, cumplimiento normativo y optimización de recursos.

Este servicio permitirá, además, garantizar la continuidad en la ejecución de las funciones propias de los funcionarios de la Entidad, facilitando la interlocución y articulación interinstitucional con aliados estratégicos y comunidades beneficiarias, lo cual resulta esencial para alcanzar los objetivos trazados en el Plan Operativo de Inversiones, fortalecer la gobernanza ambiental y cumplir con la destinación específica de los recursos administrados por el patrimonio autónomo, incluida la inversión del Impuesto Nacional al Carbono.

En consecuencia y considerando las necesidades del servicio de transporte terrestre del FVB dadas las diferentes actividades que deben cumplir los funcionarios, el servicio de transporte se presenta como una alternativa de eficiencia y productividad dado que, al tercerizar este tipo de servicios, permite al FVB contar con beneficios tales como:

- **Reducción en tiempos de espera**, se cuenta con un servicio inmediato, con una disponibilidad horaria conforme a las necesidades del FVB.
- **Mayor Seguridad**, los índices de inseguridad han tenido un incremento considerable y por ende se pretende que los funcionarios, cuenten con niveles de seguridad óptimos y que el desarrollo de las actividades y/o funciones se presten de forma eficaz y eficiente.
- **Vehículos modernos**, el contar con una flota de vehículos, reduce los costos de mantenimiento, así mismo y en concordancia con los planteamientos descritos en las economías verdes y los diferentes acuerdos del cambio climático, el FVB se ve comprometida a liderar el uso de vehículos que cuenten con tecnologías sostenibles con el medio ambiente, en tal sentido que, a través de un servicio de transporte especial terrestre se genere el uso de energías renovables y se reduzcan los agentes contaminantes en la ciudad.

La contratación propuesta no solo responde a una necesidad operativa concreta, sino que también constituye un soporte funcional clave para la gestión del FVB y para la adecuada implementación de su modelo operativo, aprobado por el Consejo Directivo, conforme a lo previsto en su Reglamento.

La justificación para la contratación del servicio de transporte terrestre automotor especial se fundamenta en la necesidad de garantizar que los funcionarios del FVB puedan cumplir de manera efectiva con las funciones a su cargo. El ejercicio de las actividades orientadas al cumplimiento misional del FVB requiere la realización de desplazamientos frecuentes dentro del perímetro urbano de la ciudad de Bogotá, así como hacia municipios de la Sabana y otras áreas de interés estratégico.

Estos desplazamientos resultan indispensables para facilitar el desarrollo de actividades misionales que requieren presencia institucional. En particular, permiten realizar seguimiento a los proyectos, participar en reuniones de coordinación interinstitucional y mantener un relacionamiento activo y fluido con actores clave, tales como entidades públicas, empresas aliadas, organizaciones y otros socios estratégicos. En este sentido, contar con un servicio de transporte terrestre especial que sea confiable, seguro y eficiente se constituye en un soporte logístico fundamental para garantizar el cumplimiento oportuno y eficaz de los objetivos institucionales del Fondo.

Con fundamento en todo lo anterior y en atención a las funciones misionales del FVB, se hace necesario garantizar el desplazamiento seguro, oportuno y eficiente del personal que, en el ejercicio de sus responsabilidades o en cumplimiento de obligaciones contractuales, debe

desarrollar actividades operativas, técnicas o administrativas, dar respuesta a la creciente demanda de servicios en el marco de los planes, programas y proyectos del Fondo, así como representar institucionalmente al FVB en reuniones, audiencias, encuentros y demás espacios de articulación con entidades públicas, privadas, organizaciones sociales y aliados estratégicos.

Lo anterior implica, en consecuencia, la necesidad de celebrar un contrato de prestación de servicios de transporte terrestre especial de pasajeros, con cargo a los recursos asignados a los gastos operativos aprobados para la unidad misional del Fondo. Esta contratación permitirá asegurar la movilidad requerida para el adecuado desarrollo de las actividades misionales, garantizando eficiencia operativa, continuidad en la gestión institucional y el cumplimiento efectivo de los compromisos adquiridos por el FVB en el marco de sus planes, programas y proyectos.

2.1.3. CONTEXTO ECONÓMICO

2.1.3.1. IDENTIFICACIÓN DEL SECTOR ECONÓMICO

La actividad económica está dividida en sectores económicos. Según el Banco de la República “(...) *La actividad económica del país se divide por sectores económicos. Cada uno de ellos hace parte de una actividad económica cuyos elementos o productos tienen características en común y se diferencian de otras agrupaciones. Su división se realiza de acuerdo con los procesos de producción, es decir, de acuerdo con el servicio que realicen o al producto que comercialicen (...)*”¹

Una vez analizado el mercado y conforme a la estructura básica de la economía que en la actualidad se maneja como conocimiento general, la economía clásica se divide en los siguientes sectores:

“(...)”

- *Sector primario: se refiere a la producción básica y todo lo que tiene que ver con las actividades del agro.*
- *Sector secundario: se refiere a la producción de bienes y todo lo que produce la industria, construcción y manufactura.*
- *Sector terciario: se refiere al ofrecimiento de servicios que brinda el comercio, bancos, educación, entre otros.*

“(...)”

El sector terciario, también conocido como sector de servicios, incluye aquellas actividades que no implican la producción o transformación de bienes materiales. Las empresas que pertenecen a este sector se dedican a satisfacer las necesidades de cualquier población. En la actualidad el sector terciario es uno de los más importantes para el país, ya que genera gran cantidad de puestos de empleo, alto porcentaje de inversión y competitividad.

Es indispensable aclarar que los dos primeros sectores producen bienes tangibles, por lo cual son considerados como sectores productivos. El tercer sector se considera no productivo, puesto que no produce bienes tangibles, sin embargo; contribuye a la

¹ <https://cvn.com.co/admncvn/cuales-son-los-sectores-economicos-de-colombia/>

formación del ingreso nacional y del producto nacional. Aunque los sectores anteriormente indicados son aquellos que la teoría económica menciona como sectores de la economía, es común que las actividades económicas se diferencien aún más dependiendo de su especialización. Lo anterior da origen a los siguientes sectores económicos, los cuales son:

1. **Sector agropecuario:** Corresponde al sector primario mencionado anteriormente.
2. **Sector de servicios:** Corresponde al sector terciario mencionado anteriormente.
3. **Sector industrial:** Corresponde al sector secundario mencionado anteriormente.
4. **Sector de transporte:** Hace parte del sector terciario, e incluye transporte de carga, servicio de transporte público, transporte terrestre, aéreo, marítimo, etc.
5. **Sector de comercio:** Hace parte del sector terciario de la economía, e incluye comercio al por mayor, minorista, centros comerciales, cámaras de comercio, San Andresitos, plazas de mercado y, en general, a todos aquellos que se relacionan con la actividad de comercio de diversos productos a nivel nacional o internacional. (...) ²

Los servicios relacionados con el sector transporte, se clasifica en dos grandes grupos, transporte de carga y transporte de pasajeros, el cual, a su vez, puede realizarse de diversas maneras, carretero, aéreo, marítimo y fluvial, y ferroviario. El enfoque directo del actual análisis económico del sector será el transporte de pasajeros carretero o terrestre.

De acuerdo con lo anterior, para el caso específico del presente proceso de selección, el sector que lo comprende es el Sector terciario o sector de servicios y de acuerdo a las actividades económicas del DANE se han identificado las siguientes actividades económicas:

Tabla 1 Clasificador Actividades Económicas – CIUU

Códigos CIUU	Descripción
4921	Transporte de pasajeros
4922	Transporte mixto
7710	Alquiler y arrendamiento de vehículos automotores
7911	Actividades de las agencias de viaje

Fuente: Cámara de Comercio de Bogotá- Descripción actividades económicas (Código CIUU)

El Artículo 2.2.1.6.4. del Decreto 431 de 2017 define el servicio público de Transporte Terrestre Automotor Especial como *“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/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características que se definen en el presente Capítulo”*.

De igual manera el mismo Decreto, en el Parágrafo 1. Establece que *“La prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial se realizará previa la suscripción de un contrato entre la empresa de transporte habilitada para esta modalidad y la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio. El contrato deberá contener, como mínimo, las*

² https://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php/Sectores_econ%C3%B3micos

condiciones, obligaciones y deberes pactados por las partes, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte y lo señalado en el presente Capítulo”

2.1.4. VARIABLES ECONÓMICAS QUE PUEDEN AFECTAR EL SECTOR

2.1.4.1. Aspectos Económicos Generales

A continuación, se presenta un breve análisis del comportamiento económico del país con base en las estadísticas presentadas por el DANE, el Banco de la República y el Ministerio del Trabajo, lo que permite generar un entorno de confianza dentro del **Fondo para la Vida y la Biodiversidad**. Vale la pena recordar que, dentro de una economía, el gasto público es factor importante y significativo dentro del Producto Interno Bruto, lo que a su vez genera mayores fuentes de empleo, inversión y beneficio social.

Para este fin, los economistas han diseñado indicadores económicos, que, de manera fácil, permiten observar el crecimiento o decrecimiento de las principales variables económicas que se relacionan de manera directa con el desarrollo de una sociedad. Estos indicadores económicos, sirven para mostrar la situación de un aspecto o variable económica en particular en un tiempo determinado, es decir, es un indicador estático, mide variables en periodos de tiempo fijo y permiten realizar una comparación porcentual. Todo este tipo de aspectos que se consideran económicos son muchos, por lo tanto, los indicadores económicos son proporcionales. Entre los más destacados y utilizados están los indicadores de precios, de comercio exterior, los relacionados con las finanzas públicas, la producción, el sistema financiero, entre otros.

Considerando que tanto el personal contratado, los equipos, las herramientas y vehículos utilizados se consiguen de forma local, se han identificado los siguientes aspectos que pueden afectar el sector: Salario Mínimo, Índice de Precios al Consumidor (IPC), Producto Interno Bruto (PIB), empleo, variación de la TRM, entre otros aspectos.

2.1.4.2. Producto Interno Bruto

“El PIB representa el resultado final de la actividad productiva de las unidades de producción residentes. Se mide desde el punto de vista del valor agregado, de la demanda final o las utilidades finales de los bienes y servicios y de los ingresos primarios distribuidos por las unidades de producción residentes”³.

Para el presente proceso es importante analizar la información del Producto Interno Bruto, toda vez que permite conocer el comportamiento de la actividad económica **“Actividades profesionales, científicas y técnicas”**, relacionada con el objeto de la presente contratación. Es así que para el cálculo del PIB sólo se tiene en cuenta la producción que se realiza en el país, dentro de las fronteras geográficas de la nación, sin importar si esta producción fue realizada por personas o empresas nacionales o extranjeras.

³ https://www.dane.gov.co/files/faqs/faq_pib.pdf

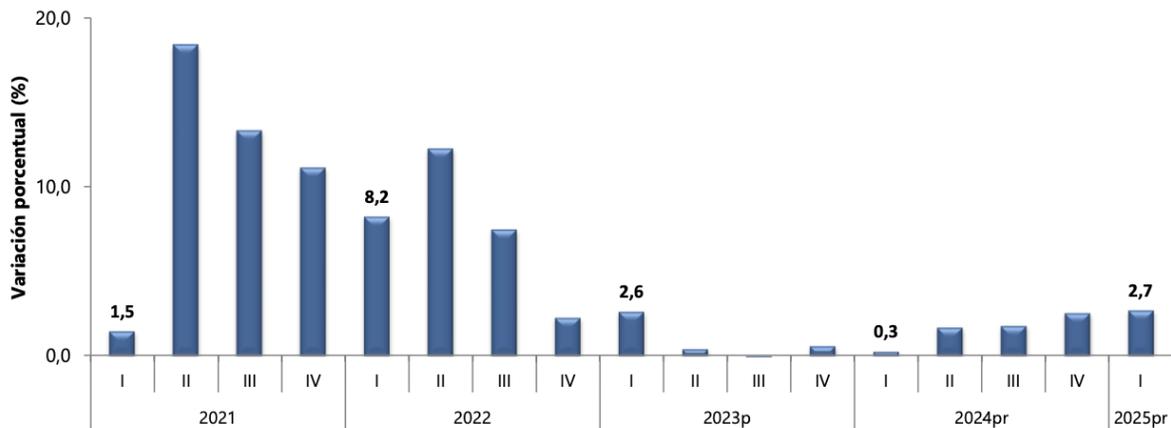
Ahora bien, es preciso indicar que, de acuerdo con el Boletín Técnico del DANE, en el primer trimestre de 2025pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,7% respecto al mismo periodo de 2024pr.

Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 3,9% (contribuye 0,8 puntos porcentuales a la variación anual).
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 7,1% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 15,5% (contribuye 0,6 puntos porcentuales a la variación anual).

Gráfico 1 Producto Interno Bruto (PIB) I trimestre 2025 preliminar

2021-I / 2025^{PR}-I



Fuente: DANE, PIB_T

Fuente: DANE - <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-ltrim2025.pdf>

Tabla 2 Valor agregado por actividad económica Tasas de crecimiento en volumen Primer trimestre 2025pr

Primer trimestre 2025^{Pr}

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2025 ^{Pr} -I / 2024 ^{Pr} -I	2025 ^{Pr} -I / 2024 ^{Pr} -IV
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	7,1	-0,2
Explotación de minas y canteras	-5,0	0,2
Industrias manufactureras	1,4	0,2
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado ²	-1,2	0,3
Construcción	-3,5	-1,8
Comercio al por mayor y al por menor³	3,9	0,4
Información y comunicaciones	0,7	-1,0
Actividades financieras y de seguros	3,3	1,0
Actividades inmobiliarias	2,1	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas ⁴	1,0	0,6
Administración pública, defensa, educación y salud ⁵	3,5	0,6
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios ⁶	15,5	4,1
Valor agregado bruto	2,7	0,6
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,2	-0,3
Producto Interno Bruto	2,7	0,8

Fuente: DANE, PIB_T

^{Pr} preliminar

¹Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

²Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental.

³Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida.

Fuente: DANE - <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-Itrim2025.pdf>

Se observa que la categoría “**Comercio al por mayor y al por menor**”, que incluye el transporte, muestra un **crecimiento anual del 3,9 %** y un **aumento trimestral del 0,4 %** (*serie ajustada por estacionalidad y calendario*), lo que evidencia un dinamismo superior al promedio general de la economía (2,7 % anual y 0,8 % trimestral para el PIB). Este desempeño resalta la relevancia del sector en la cadena de suministro, la logística y la prestación de servicios que requieren desplazamientos frecuentes, como ocurre con el transporte terrestre especial. La estabilidad en este crecimiento sugiere una demanda sostenida por servicios logísticos y de movilidad.

- **Actividades relacionada con el comercio al por mayor y al por menor incluye el transporte**

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece en 0,4%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 1,0%.
- Transporte y almacenamiento decrece 1,5%.
- Alojamiento y servicios de comida crece 0,2%.

Tabla 3 Actividades relacionada con el comercio al por mayor y al por menor incluye el transporte – Tasas de crecimiento en volumen Primer trimestre 2025pr
Primer trimestre 2025^{Pr}

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
		Anual
	2025 ^{Pr} -I / 2024 ^{Pr} -I	2025 ^{Pr} -I / 2024 ^{Pr} -IV
Comercio al por mayor y al por menor ³	6,0	1,0
Transporte y almacenamiento	2,9	-1,5
Alojamiento y servicios de comida	-0,2	0,2
Comercio al por mayor y al por menor¹	3,9	0,4

Fuente: DANE, PIB_T

Fuente: DANE - <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-ltrim2025.pdf>

Durante el primer trimestre de 2025, el sector de Transporte y almacenamiento registró un crecimiento anual del 2,9 %, lo que refleja una dinámica positiva en términos de valor agregado bruto y destaca su papel como soporte clave para las actividades logísticas y de movilidad en el país. No obstante, la variación trimestral ajustada por estacionalidad mostró una contracción del -1,5 %, posiblemente asociada a una menor demanda de servicios de transporte en los primeros meses del año. A pesar de esta caída coyuntural, el comportamiento anual evidencia una demanda sostenida por servicios de transporte.

2.1.4.3. **Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE)**

El Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE), es un índice proferido por el DANE de manera mensual, cuyo fin es *“proporcionar una medida de la evolución de la actividad económica del país en el corto plazo; el cual es construido a partir de un conjunto heterogéneo de indicadores representativos de cada actividad económica”*.⁴

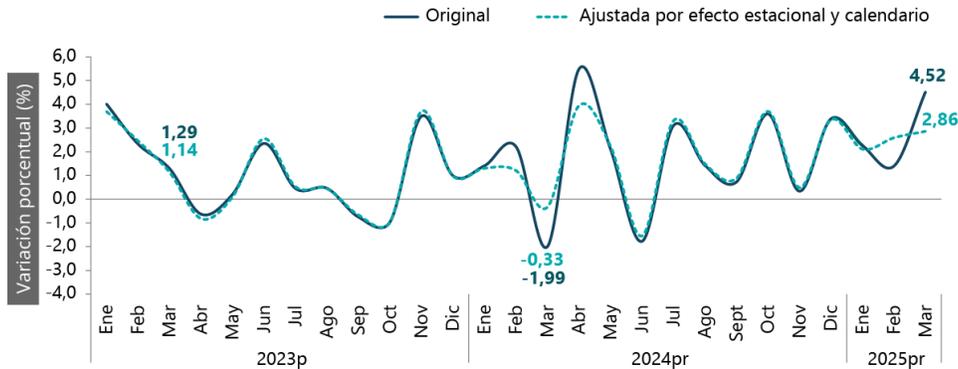
Para el mes de marzo de 2025pr el ISE en su serie original, se ubicó en 124,22, lo que representó un crecimiento de 4,52% respecto al mes de marzo de 2024pr (118,85)

Gráfico 2 Tasa de crecimiento anual del índice del Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) Serie original y serie ajustada por efecto estacional y calendario

⁴ <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ISE/bol-ISE-oct2024.pdf>

Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE)

Tasa de crecimiento anual del índice del Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE)
Serie original y serie ajustada por efecto estacional y calendario
2023P -2025PR (marzo)

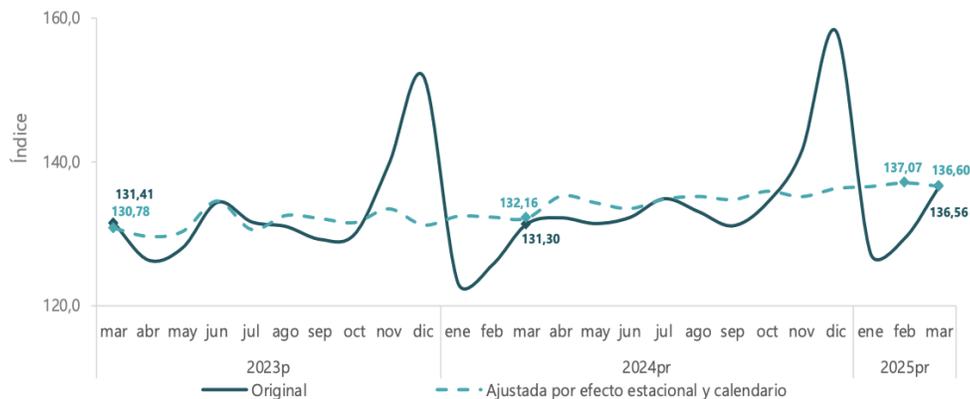


Fuente: DANE - <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ISE/bol-ISE-mar2025.pdf>

Respecto del comportamiento del ISE en las actividades terciarias (**Actividades relacionada con el comercio al por mayor y al por menor incluye el transporte**), para el mes de marzo de 2025pr el índice, en su serie original se ubicó en 136,56, lo que representó un crecimiento de 4,01% respecto al mes de marzo de 2024pr (131,30). En cuanto a la serie ajustada por efecto estacional y calendario, para el mes de marzo de 2025pr, se ubicó en 136,60, lo que representó un crecimiento de 3,36% respecto al mes de marzo de 2024pr (132,16).

Gráfico 3. Índice de las actividades terciarias serie original y serie ajustada por efecto estacional y calendario

2023P - 2025PR (marzo)



Fuente: DANE, ISE

Fuente: DANE - <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ISE/bol-ISE-mar2025.pdf>

El crecimiento reflejado en el comportamiento del índice sugiere una recuperación en las actividades terciarias, que son relevantes en el contexto del presente proceso de contratación. El aumento en el índice refleja un ambiente más favorable para estas actividades, lo que podría influir positivamente en la demanda de servicios especializados y en proyectos relacionados con los servicios que se pretenden contratar para el desarrollo del presente proceso, esto es particularmente relevante, ya que estas actividades forman parte esencial de la estructura económica terciaria y su crecimiento

puede traducirse en un mayor dinamismo para la ejecución de contratos relacionadas con servicios de transporte.

Tabla 4 Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) Serie original; serie ajustada por efecto estacional y calendario; y serie tendencia- ciclo 2023p - 2025pr (marzo)

2023^P - 2025^{Pr} (marzo)

Índice base 2015 = 100

Periodo	Original			Ajustada por efecto estacional y calendario			Tendencia - ciclo		
	Índice	Variación (%)		Índice	Variación (%)		Índice	Variación (%)	
		Anual	Año corrido		Anual	Mensual			
2025 ^{Pr}	Enero	116,36	2,26	2,26	124,59	2,11	0,17	123,82	0,29
	Febrero	118,06	1,40	1,83	124,92	2,59	0,27	124,14	0,26
	Marzo	124,22	4,52	2,74	123,85	2,86	-0,86	124,39	0,20

Fuente: DANE, ISE

Fuente: DANE - <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ISE/bol-ISE-mar2025.pdf>

Para el periodo comprendido entre enero y marzo de 2025, los datos del DANE ajustados por efecto estacional y calendario muestran una tendencia general de crecimiento moderado pero con señales de desaceleración en el corto plazo. La variación anual del índice presenta una evolución ascendente (2,11 % en enero, 2,59 % en febrero y 2,86 % en marzo), lo que indica un comportamiento positivo sostenido frente al mismo período del año anterior. Sin embargo, la variación mensual revela una pérdida de impulso en marzo (-0,86 %), tras dos meses consecutivos de incrementos (0,17 % en enero y 0,27 % en febrero).

Este comportamiento mixto refleja que, si bien la economía en general sigue mostrando signos de crecimiento, algunos sectores - entre ellos el de servicios y transporte - podrían estar enfrentando presiones estacionales o estructurales que afectan su rendimiento operativo. La caída mensual en marzo representa una alerta temprana sobre la necesidad de asegurar mecanismos logísticos estables y predecibles, especialmente en entidades cuya operación misional depende de desplazamientos frecuentes y contacto territorial.

2.1.4.4. Sector de Servicios - Encuesta Mensual de Servicios (EMS)

La Encuesta Mensual de Servicios el DANE⁵ obtiene la información de las variables principales del sector servicios para el análisis de su evolución en el corto plazo. Este indicador presenta el personal ocupado bajo dos esquemas: el primero es el tradicional que incluye el personal permanente y el personal temporal directo llamado personal ocupado sin agencias; el segundo esquema es el llamado personal ocupado total, que incluye el personal permanente, el personal temporal directo y el personal temporal contratado a través de agencias especializadas en el suministro de personal.

De acuerdo con la información entregada por el DANE a marzo de 2025, se presenta una contracción del -6% en los ingresos nominales de las actividades profesionales,

⁵ <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/servicios/encuesta-mensual-de-servicios-ems>

científicas y técnicas entre noviembre de 2024 y noviembre de 2023, lo que puede evidenciar un cambio importante en las dinámicas del mercado.

Gráfico 3 Variación anual ingresos nominales subsector servicios EMS marzo 2025
Marzo 2025^P / marzo 2024



Fuente: DANE, EMS.

Fuente: DANE, EMS <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/EMS/bol-EMS-mar2025.pdf>

En marzo de 2025, el sector de almacenamiento y actividades complementarias al transporte registró una variación positiva del 15,5 % frente al mismo mes de 2024, ubicándose como el tercer rubro con mayor crecimiento entre los servicios analizados. Este resultado refleja una dinámica favorable en la cadena logística, posiblemente impulsada por el aumento en la demanda de soluciones integradas de transporte, gestión de inventarios y distribución, en respuesta a cambios en los patrones de consumo y reorganización operativa de empresas.

Ahora bien, en relación con la evolución general de los subsectores de servicios, se puede observar que en marzo de 2025, tres de los dieciocho subsectores de servicios presentaron variación positiva en el personal ocupado total, en comparación con marzo de 2024.

Tabla 5 Variación anual y contribución de los ingresos nominales por tipo, personal ocupado total y salarios por tipo de contratación Almacenamiento y actividades complementarias al transporte Total nacional

Marzo 2025 ^P				
Índice (ene 2022-mar 2025)	Variante	Variación anual (%)	Contribución a la variación anual (PP)	
Ingresos totales nominales	Ingresos totales nominales	15,5		
	Ingresos por servicios prestados	16,5	15,6	
	Ingresos por venta de mercancías	-14,4	-0,1	
	Otros ingresos operacionales	0,4	0,0	
Personal ocupado total*	Personal ocupado total*	2,6		
	Permanente	4,3	2,6	
	Temporal directo	2,0	0,5	
	Agencias	-3,5	-0,5	
Salarios personal ocupado sin agencias	Salarios personal ocupado sin agencias	9,2		
	Salarios personal permanente	8,2	5,2	
	Salarios temporal directo	12,0	4,0	

Fuente: DANE, EMS.

Fuente: DANE, EMS <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/EMS/bol-EMS-mar2025.pdf>

El sector de **Almacenamiento y actividades complementarias al transporte** (Sección II, División 52) registró una contracción en marzo de 2025, con una disminución interanual del **2,6%** en empleo. Esta caída contribuyó negativamente a la variación total del empleo,

con un impacto de **-0,5 puntos**. Aunque se observó un leve incremento del **0,5%** en pensiones, posiblemente vinculado a ajustes en beneficios sociales, el sector enfrentó reducciones generalizadas, reflejando desafíos estructurales.

La contracción podría asociarse a una menor demanda logística, eficiencias operativas o externalización de servicios complementarios en un contexto de desaceleración económica.

2.1.4.5. Índice de Precios al Consumidor IPC

“El IPC es un indicador que permite medir la variación porcentual promedio de los precios al por menor entre dos períodos de tiempo, de un conjunto de bienes y servicios que los hogares adquieren para su consumo. La variación del precio de un bien o servicio es la suma ponderada de variación de precio del artículo en las ciudades investigadas”⁶.

Para el presente proceso es fundamental involucrar el indicador del Índice de Precios al Consumidor, por cuanto es una variable macroeconómica que se emplea para actualizar los valores de los bienes y servicios del país, para nuestro caso el valor del IPC tiene un efecto directo en la estructuración del presupuesto de cada uno de los elementos que lo integran.

De acuerdo con lo informado por el DANE en el boletín técnico del IPC presentado el 8 de mayo de 2025, con corte al abril de 2025, en abril de 2025 la variación mensual del IPC fue 0,66%, la variación año corrido fue 3,30% y la variación anual 5,16%. es decir, 2,00 puntos porcentuales menor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 7,16%.

Tabla 6 IPC Variaciones Total nacional. Abril 2024-2025

2024 - 2025 (abril)

IPC	Abril					
	Variación mensual		Variación Año corrido		Variación Anual	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
IPC total	0,59	0,66	3,34	3,30	7,16	5,16

Fuente: DANE, IPC

Fuente: DANE: <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/abr2025/bol-IPC-abr2025.pdf>

VARIACIÓN Y CONTRIBUCIÓN MENSUAL POR DIVISIONES DE GASTO

En el mes de abril de 2025, el IPC registró una variación de 0,66% en comparación con marzo de 2025, dos divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,66%): Alimentos y bebidas no alcohólicas (1,10%) y Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,74%). Por debajo se ubicaron: Restaurantes y hoteles (0,63%), Bienes y servicios diversos (0,61%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,53%), Transporte (0,49%), Recreación y cultura (0,45%), Prendas de vestir y calzado (0,40%), Bebidas

⁶Fuente: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica>

alcohólicas y tabaco (0,38%), Salud (0,38%), Educación (0,03%) y por último, Información y comunicación (-0,19%).

Tabla 7 IPC Variación y contribución mensual. Según divisiones de gasto Abril 2024 – 2025
Abril 2024 - 2025

Divisiones de Gasto	2024			2025		
	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	1,16	0,22	1,10	0,21	
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	0,93	0,29	0,74	0,23	
TOTAL	100,00	0,59	0,59	0,66	0,66	
Restaurantes y hoteles	9,43	0,28	0,03	0,63	0,07	
Bienes y servicios diversos	5,36	0,48	0,03	0,61	0,03	
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,43	0,02	0,53	0,02	
Transporte	12,93	0,10	0,01	0,49	0,07	
Recreación y cultura	3,79	-0,28	-0,01	0,45	0,01	
Prendas de vestir y calzado	3,98	0,06	0,00	0,40	0,01	
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,43	0,01	0,38	0,01	
Salud	1,71	0,36	0,01	0,38	0,01	
Educación	4,41	-0,07	0,00	0,03	0,00	
Información y comunicación	4,33	-0,10	0,00	-0,19	0,00	

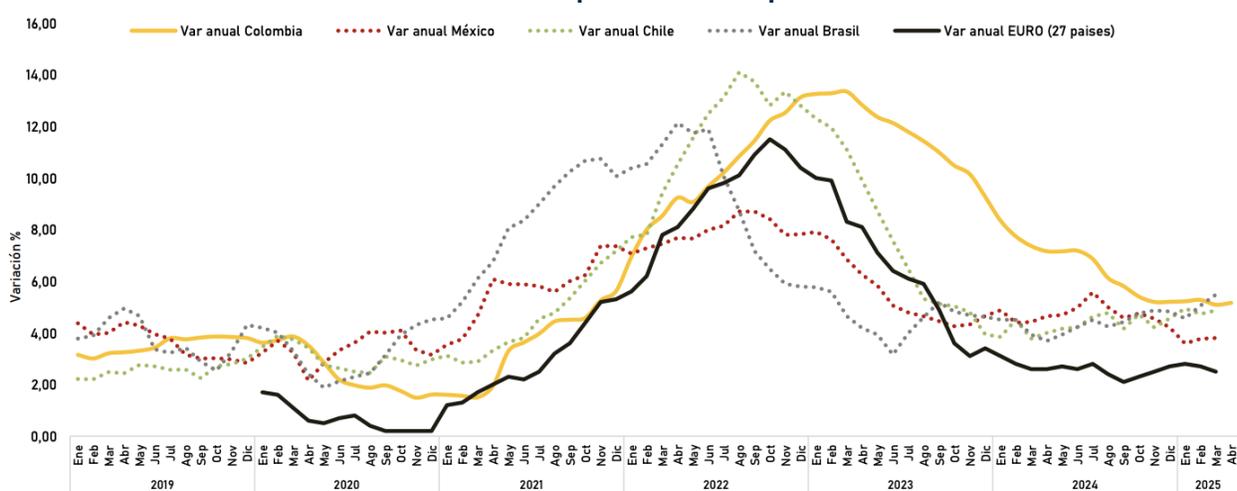
Fuente: DANE, IPC

Fuente: DANE: <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/abr2025/bol-IPC-abr2025.pdf>

Los mayores aportes a la variación mensual del IPC (0,66%), se ubicaron en las divisiones de: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Alimentos y bebidas no alcohólicas, Transporte y Restaurantes y hoteles, las cuales aportaron 0,57 puntos porcentuales a la variación total.

La tendencia del IPC en Colombia muestra que el país ha enfrentado niveles de inflación más altos y persistentes en comparación con otras economías de la región y con la zona Euro. Aunque se observa una disminución en la inflación en 2025, esta caída es más lenta y se mantiene en niveles elevados en relación con los demás países. Esto podría indicar desafíos estructurales en la economía colombiana, como una alta dependencia de importaciones, vulnerabilidad a factores externos y posibles limitaciones en la efectividad de las políticas de control de precios.

Gráfico 4 Variación anual del IPC. Comparación otros países Enero 2019 – Abril 2025



Fuente: DANE – IPC y OCDE (Obtenido de: data.oecd.org/price/inflation-cpi.htm el 06/03/2025)

Fuente: DANE, <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/abr2025/press-IPC-abr2025.pdf>

A pesar de que Colombia ha comenzado a reducir su inflación, el proceso ha sido menos efectivo y más prolongado, lo que sugiere la necesidad de fortalecer políticas económicas y monetarias

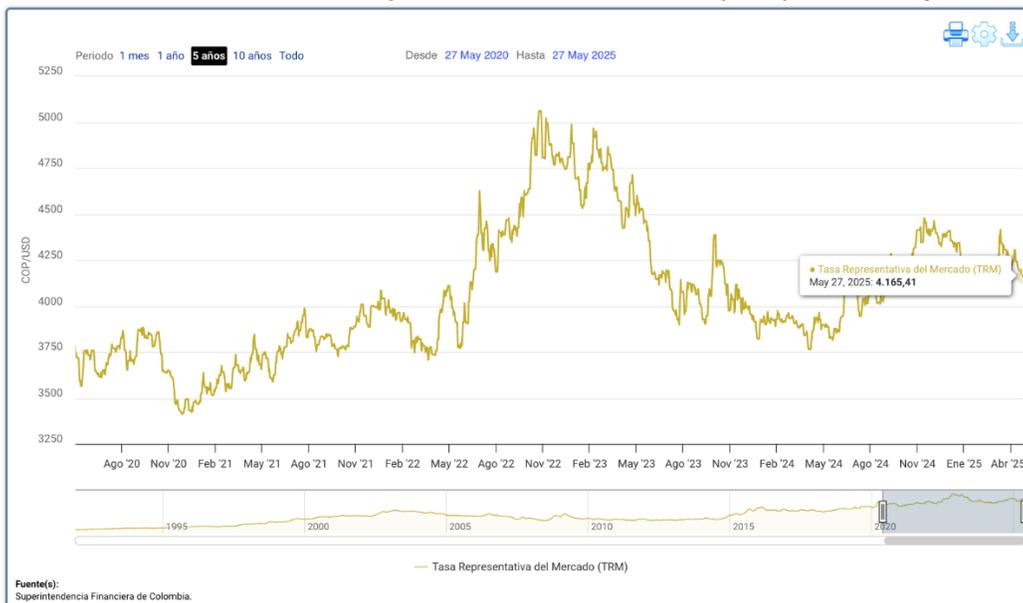
para lograr una mayor estabilidad y converger hacia los niveles de inflación de sus pares regionales y globales; entonces es claro que todos los países experimentaron un incremento en la inflación durante el período de 2021 a 2022, posiblemente debido a factores globales como la pandemia de COVID-19 y la crisis económica resultante. Sin embargo, cada país muestra una respuesta diferente a partir de 2023. Mientras que la zona Euro, Brasil y Chile logran reducir su inflación de manera más rápida, Colombia mantiene niveles de inflación relativamente altos en comparación se sus pares de la región.

2.1.4.6. Tasa de Cambio representativa del Mercado (TRM)

La tasa de cambio representativa del mercado (TRM) es la cantidad de pesos colombianos por un dólar de los Estados Unidos. La TRM se calcula con base en las operaciones de compra y venta de divisas entre intermediarios financieros que transan en el mercado cambiario colombiano, con cumplimiento el mismo día cuando se realiza la negociación de las divisas. Actualmente la Superintendencia Financiera de Colombia es la que calcula y certifica diariamente la TRM con base en las operaciones registradas el día hábil inmediatamente anterior.

A continuación, se muestra la variación de la TRM a lo largo del tiempo y lo que va corrido del año 2025:

Gráfico 5 Tasa de cambio representativo del mercado (TRM) Año 2020 y 2025



Fuente: Banco de la República - <https://suameca.banrep.gov.co/graficador-series/#/grafica/1>

La Tasa Representativa del Mercado (TRM) también puede influir en el servicio de transporte terrestre especial cuando este involucra componentes cuyo costo está indexado o referenciado a monedas extranjeras, como el valor de repuestos, seguros, combustibles o servicios tercerizados. Esta variabilidad cambiaria puede afectar directamente los costos operativos del proveedor del servicio, lo que, a su vez, incide en el valor final del contrato y en la planificación financiera de la entidad contratante. En este contexto, un aumento en la TRM podría traducirse en mayores precios unitarios por desplazamiento, limitando el número de trayectos disponibles y afectando la

sostenibilidad económica del contrato, así como la capacidad de respuesta oportuna a las necesidades logísticas del Fondo.

2.1.4.7. Salario Mínimo

El salario mínimo al igual que el Índice de Precios al Consumidor crecen anualmente, en cualquier economía que se considere competitiva. A continuación, se muestra el comportamiento del salario mínimo y el auxilio de transporte desde el año 2010 hasta el año 2025.

Tabla 8 Salario Mínimo y Auxilio de Transporte

Año	Salario mínimo	Auxilio de transporte
2016	\$ 689.455	\$ 77.700
2017	\$ 737.717	\$ 83.140
2018	\$ 781.242	\$ 88.211
2019	\$ 828.116	\$ 97.032
2020	\$ 877.803	\$ 102.854
2021	\$ 908.526	\$ 106.454
2022	\$1.000.000	\$ 117.172
2023	\$1.160.000	\$ 140.606
2024	\$1.300.000	\$ 162.000
2025	\$1.423.500	\$ 200.000

Fuente: Ministerio del trabajo - Decretos del Gobierno Nacional

El salario mínimo al igual que el subsidio de transporte, relacionados anteriormente, se deben tener en cuenta dentro de este estudio, dado que es un indicador de la capacidad productiva de un país.

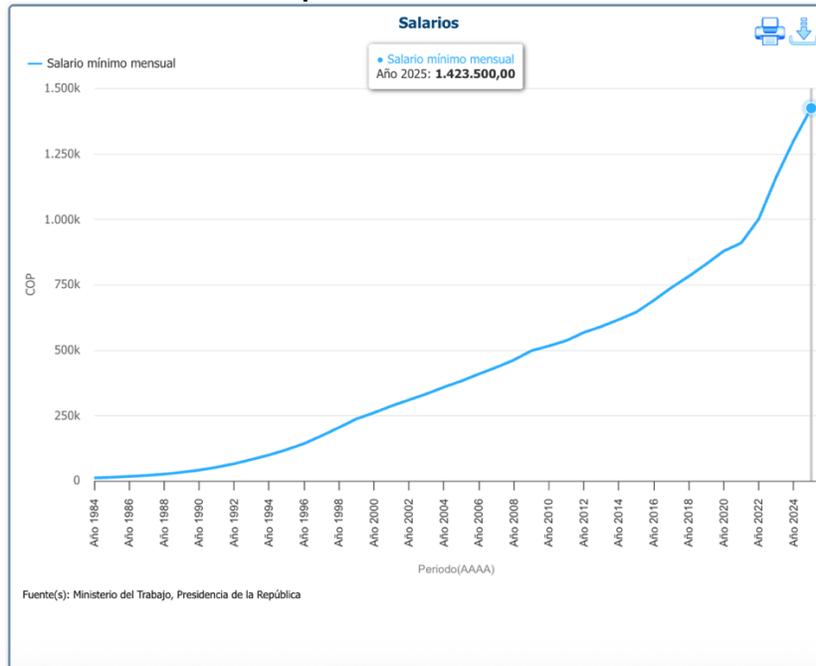
Para el presente proceso es fundamental analizar el valor del salario mínimo legal vigente, no solo por la incidencia que tiene en la economía, sino también por los efectos que éste provoca y que los posibles oferentes deben tener en cuenta al momento de estructurar sus costos para la presentación de la propuesta. En consecuencia, de lo mencionado anteriormente, además del salario final, también se podrían nombrar otras variables de importancia como lo son; prestaciones, tasas y contribuciones, las cuales deben tenerse en cuenta al estructurar costos directos e indirectos de la propuesta.

Datos Clave de la Concertación del Salario Mínimo

1. El aumento del salario mínimo para el 2025 fue del 9,5% y del auxilio de transporte fue del 23,46%, los cuales se fijaron mediante los Decretos 1572 y 1573 de 2024, el 24 de diciembre de 2024.
2. El salario mínimo para el año 2025, sin incluir el subsidio de transporte es de \$1.423.500, con relación al salario mínimo del año 2024 el cual fue de \$1.300.000, tiene un incremento de \$123.500.
3. El auxilio de transporte para el año 2025 es de \$200.000, con relación al auxilio de transportes del año 2024 el cual fue de \$162.000, lo que significa un incremento en \$38.000.

Gráfico 6 Salario mínimo legal en Colombia – Serie histórica en pesos colombianos

periodicidad anual



Fuente: <https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/salarios>

Para el presente proceso de selección, es fundamental analizar el impacto del **salario mínimo legal vigente**, ya que influye en la economía y en los costos que los posibles oferentes deben considerar al estructurar sus propuestas. Este factor no solo afecta los costos laborales asociados a la gestión del servicio de transporte terrestre, sino también otros componentes clave como prestaciones, tasas, impuestos y contribuciones. Por ello, es necesario incluir estas variables en la planificación financiera del contrato, garantizando así una estructura de costos adecuada y la sostenibilidad del servicio.

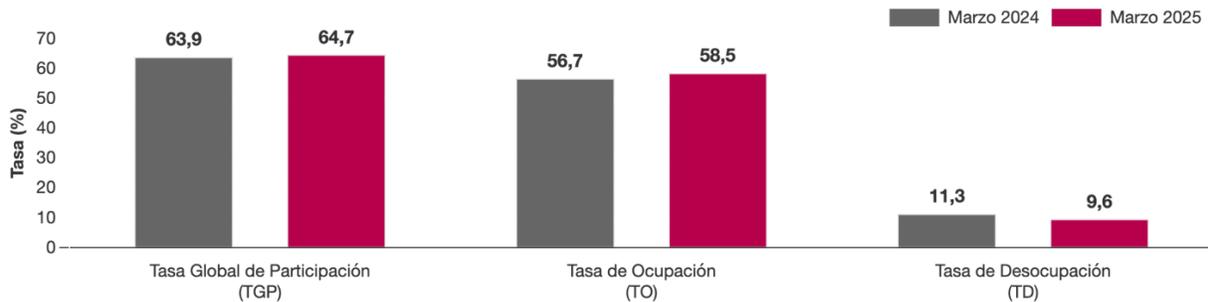
2.1.4.8. Empleo y Desempleo

Para el presente proceso es fundamental involucrar el indicador del Empleo, por cuanto es una variable que nos permite conocer la tasa de ocupación, la tasa de desocupación, la población ocupada según ramas de actividad y el comportamiento del empleo en las diferentes ciudades del país.

La Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) tiene como objeto proveer información estadística relacionada con mercado laboral, ingresos y pobreza monetaria, así como de las características sociodemográficas de la población residente en Colombia, y se aplica en todo el territorio nacional y que permite la desagregación de resultados para el total nacional, total cabeceras, total centros poblados y rural disperso, cada una de las 23 ciudades capitales y áreas metropolitanas.

Para el mes de marzo de 2025, la tasa de desocupación del total nacional fue 9,6%, lo que representó una disminución de 1,7 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (11,3%). La tasa global de participación se ubicó en 64,7%, mientras que en marzo de 2024 fue 63,9%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,5%, lo que representó un aumento de 1,8 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (56,7%).

Gráfico 7 Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD) Total nacional



Fuente: DANE, <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>

2.1.4.8.1. Población ocupada según rama de actividad

En el mes de marzo de 2025, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 23.702 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca (1,7 puntos porcentuales); Industrias manufactureras (1,0 puntos porcentuales) y Alojamiento y servicios de comida (0,7 puntos porcentuales).

Tabla 9 Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad - Total nacional

Marzo (2024 – 2025)

Rama de actividad	Total nacional				
	Marzo 2024	Marzo 2025	Distribución % 2025	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	22.645	23.702	100	1.057	
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.304	3.685	15,5	381	1,7
Industrias manufactureras	2.405	2.623	11,1	218	1,0
Alojamiento y servicios de comida	1.570	1.723	7,3	153	0,7
Transporte y almacenamiento	1.638	1.770	7,5	132	0,6
Construcción	1.537	1.662	7,0	125	0,6
Comercio y reparación de vehículos	4.078	4.179	17,6	101	0,4
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	1.887	1.987	8,4	100	0,4
Información y comunicaciones	331	407	1,7	76	0,3
Actividades inmobiliarias	285	328	1,4	43	0,2
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^	580	583	2,5	2	0,0
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.826	1.778	7,5	-48	-0,2
Actividades financieras y de seguros	391	319	1,3	-71	-0,3
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.812	2.659	11,2	-153	-0,7

Fuente: DANE, GEIH.

Fuente: DANE, <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>

El sector de **Transporte y Almacenamiento** registró un crecimiento de 132 mil empleos entre marzo de 2024 y 2025 (de 1.638 mil a 1.770 mil ocupados), lo que representa un 8,1% de aumento interanual y una contribución de 0,6 puntos porcentuales a la variación total de la población ocupada (+1.057 mil). Con una participación del 7,5% en la distribución porcentual de 2025, se posicionó como el cuarto sector más relevante en empleo, superado por Comercio (17,6%), Agricultura (15,5%) y

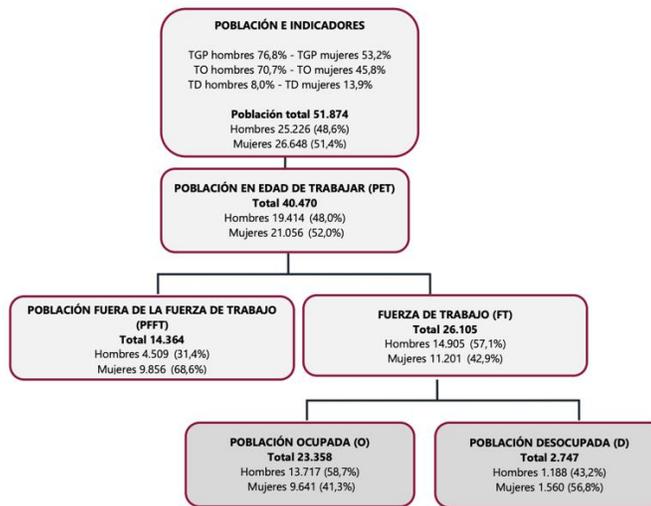
Administración pública/Educación/Salud (11,2%), y destacó como el quinto de mayor aporte positivo, igualado con Construcción (0,6 p.p.). Este dinamismo podría asociarse a la expansión del comercio electrónico, la demanda logística y mejoras en infraestructura, consolidando al sector como un eje clave en la generación de empleo y el impulso económico nacional.

2.1.4.8.2. Indicadores de mercado laboral según sexo

Para el trimestre enero - marzo 2025, la tasa de desocupación para las mujeres fue 13,9% y para los hombres 8,0%.

Gráfico 8 Indicadores de mercado laboral según sexo Total nacional

Trimestre enero - marzo 2025



Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH).

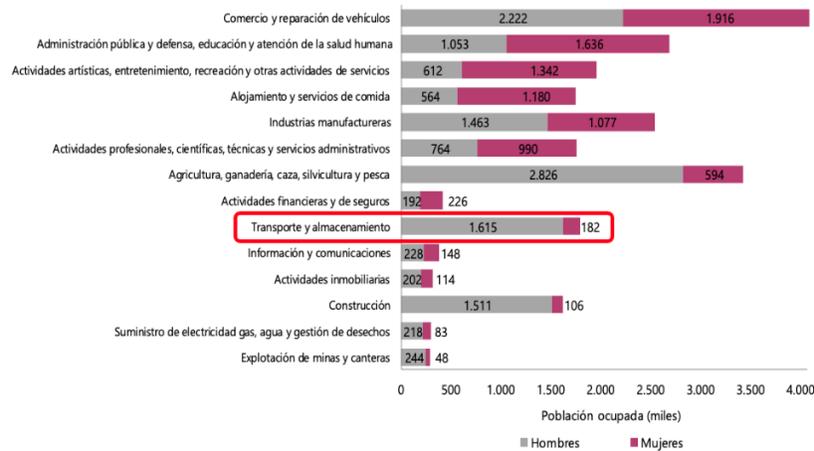
Fuente: DANE, <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIHMLS-ene-mar2025.pdf>

Distribución de mujeres y hombres ocupados según rama de actividad

En el trimestre enero - marzo 2025, las ramas de actividad con mayor número de mujeres ocupadas fueron Comercio y reparación de vehículos (1.916 miles), Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana (1.636 miles) y Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios (1.342 miles).

Gráfico 9 Distribución de mujeres y hombres ocupados según rama de actividad Total nacional
Trimestre enero - marzo 2025

Trimestre enero - marzo 2025



Fuente: DANE, <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIHMLS-ene-mar2025.pdf>

El sector de Transporte y Almacenamiento evidencia una marcada brecha de género, con 1.615 mil hombres frente a solo 182 mil mujeres ocupadas, lo que representa una participación femenina del 10% (una de las más bajas entre todas las ramas). Esta disparidad contrasta fuertemente con sectores como Comercio (46% mujeres) o Administración pública/Educación/Salud (61% mujeres), donde la presencia femenina es significativa.

Es de resaltar que, para el caso de las mujeres, el país ha avanzado en proveer mejores condiciones para su acceso a la empleabilidad creando diferentes decretos entre ellos:

- Decreto 1860 del 2021: Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el fin reglamentar los artículos 30, 31, 32, 34 y 35 de la Ley 2069 de 2020, en lo relativo al sistema de compras públicas y se dictan otras disposiciones; que busca promover, entre ellas, la participación de emprendimientos y empresas de mujeres en la contratación estatal.
- *Decreto 332 del 2020: “Por medio del cual se establecen medidas afirmativas para promover la participación de las mujeres en la contratación del Distrito Capital”.*

2.1.4.9. Entorno Económico del sector de Transporte⁷

El **Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 (PND)**, bajo el lema *“Colombia, Potencia Mundial de la Vida”*, orienta el sector transporte hacia un modelo más equitativo, sostenible y con enfoque territorial. Plantea una red de infraestructura intermodal que integre vías terrestres, fluviales, férreas, portuarias y aéreas, priorizando el mejoramiento de vías terciarias, aeródromos y muelles fluviales, así como la reactivación ferroviaria. Este enfoque busca garantizar la conectividad de las regiones, facilitar el acceso a la oferta social del Estado y reducir brechas económicas mediante sistemas de transporte público con energías limpias y tarifas asequibles, alineados con una transición energética justa y la reducción de emisiones.

Adicionalmente, el PND establece metas concretas como la rehabilitación de más de 33.000 km de vías regionales, la mitigación de 2,14 millones de toneladas de CO₂ y la disminución del 23% en fallecidos por siniestros viales para 2026. Incluye programas como *“Caminos Comunitarios para la Paz Total”* y *“Servicios Aeroesenciales”*, con incentivos para la sostenibilidad de sistemas

⁷ <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/11375/transporte-e-infraestructura-con-sentido-social-yambiental-la-apuestadel-plan-nacional-de-desarrollo-2022--2026-colombia-potencia-mundial-de-la-vida/>

de transporte público y fomento de la movilidad activa como el uso de bicicletas. También se promueve la participación de la economía popular en la ejecución de proyectos y se fortalece la inspección y control del transporte terrestre y multimodal, con el compromiso de usar mano de obra local en al menos el 50% de las contrataciones en territorio.

2.1.4.10. Entorno Panorama Mundial⁸

Las divergencias en el crecimiento entre regiones se han marcado mucho más en los últimos años, y han estado impulsadas por factores estructurales, tecnológicos y geopolíticos, bajo este enfoque la ANDI en su informe de Balance 2024 y perspectivas 2025, relaciona las siguientes consideraciones:

(...) “El conjunto de las economías emergentes y en desarrollo de Asia presenta crecimientos superiores al 4% en 2023 y se espera una continuación de esta tendencia para 2024 y 2025. Esta dinámica económica está liderada por India y China, países que presentaron crecimientos en 2023 de 8,2% y 5,2%, respectivamente y, en el mismo orden, crecimientos proyectados para 2024 de 7% y 4,8%. Gracias a su rápida adopción de tecnologías de la cuarta revolución industrial y al fortalecimiento del comercio intrarregional se prevé aumentos en la economía de ambos países para 2025, más moderados en comparación con 2023 y 2024, pero igualmente destacables...

A pesar del aumento de la demanda de petróleo a nivel mundial y de una proyección de US\$81 por barril, el escalamiento en las tensiones geopolíticas, disrupciones en las cadenas de suministros (en especial en el Mar Rojo), los eventos de clima extremo y disturbios civiles han generado revisiones a la baja de los crecimientos proyectados para Medio Oriente y Asia Central de 2024 y 2025 (2,4% y 3,9%, respectivamente).

Por su parte, América Latina y el Caribe es una región que no ha presentado cambios en la revisión de la proyección de crecimientos para 2024 y 2025 (2,1% y 2,5%, respectivamente). Si bien para 2024 se tienen economías con proyecciones de crecimiento superiores al 40%, como es el caso de Guyana, caso extraordinario por la entrada de ese país en la producción de petróleo también hay economías que prevén un decrecimiento (Argentina, -3,5% y Haití, -4%), manifestando así la heterogeneidad de la región.

Para 2025 se prevén crecimientos positivos para todos los países y, en su conjunto, un crecimiento de 2,5%. Europa después de, aparentemente, haber llegado al crecimiento más bajo registrado en los últimos años en 2023 (0,4%) se prevé un buen desempeño de las exportaciones y de la demanda interna de bienes. Sin embargo, los conflictos bélicos, las disrupciones en las cadenas de suministros y los eventos climáticos han ocasionado una baja en la revisión de las proyecciones para 2024 (0,8%) y 2025 (1,2%).” (...)

2.1.4.11. Precios del petróleo⁹

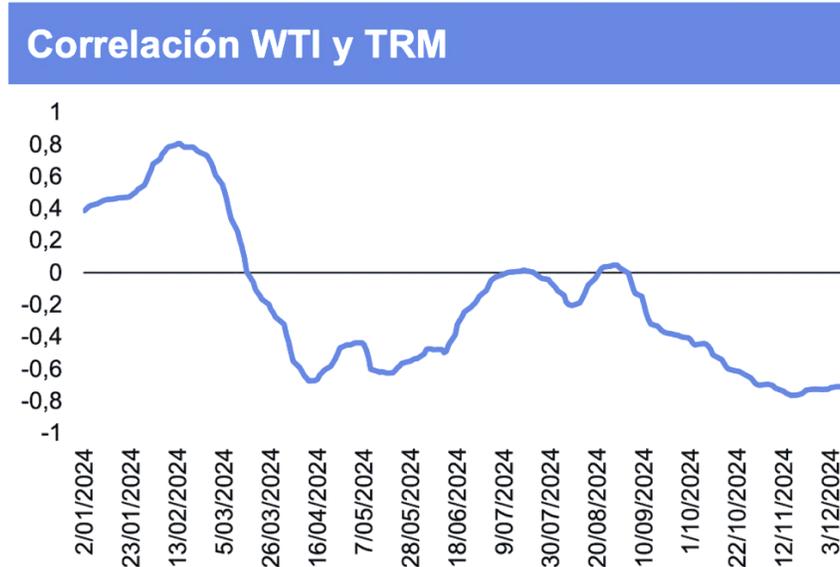
Un determinante importante para la tasa de cambio en Colombia son los precios de petróleo. Durante el año, como muestra la siguiente figura, ha tenido una correlación fuerte, debido a la caída en los precios del petróleo que valoriza el dólar a nivel mundial.

⁸ ANDI, Balance 2024 y perspectivas 2025. Recuperado <https://www.andi.com.co/Uploads/Balance%202024%20y%20Perspectivas%202025%20-%20-%20V%20enero.pdf>

⁹ Blog de Economía y Finanzas Bankinter, recuperado de <https://www.bankinter.com/blog/mercados/analisis-precio-petroleo>

Consideramos que dados los recortes en las previsiones de demanda de la Organización de Países Exportadores de Petróleo - OPEP y la caída en las tasas de crecimiento de economías como la China harán que los precios continúen hacia la baja con un efecto no tan claro sobre el dólar¹⁰.

Gráfico 10 Distribución de mujeres y hombres ocupados según rama de actividad Total nacional Trimestre enero - marzo 2025



Fuente: Cálculos ANDI a partir de la U.S. Energy Information Administration y Banco de la República.

Adicionalmente, el precio del petróleo está condicionado por la oferta y la demanda. La demanda está bastante asegurada porque muchas economías en conjunto, y en especial en algunos sectores como el transporte, tienen su principal fuente de energía en el petróleo.

La Agencia Internacional de la Energía, establece que *“los precios del petróleo crudo y de sus productos son el resultado de miles de transacciones que tienen lugar simultáneamente en todo el mundo. Los mercados petroleros son esencialmente una subasta global: el mejor postor ganará la oferta disponible”*. Ahora bien, en relación a la oferta se pueden producir movimientos que afectan al precio: un recorte en la producción de petróleo provoca cierta escasez y los precios suben. Este es un mecanismo frecuentemente utilizado por los países productores, sobre todo cuando esperan que la demanda va a caer.

El precio del barril de petróleo no es el resultado automático de la ley de la oferta y la demanda, hay otros factores que también influyen en la fijación del precio como, por ejemplo, conflictos o tensiones que afecten a los países productores, el clima o daños en las infraestructuras. De acuerdo con análisis de Bankinter en su informe diario del 27 de agosto, el aumento de la tensión en Oriente Próximo ha impulsado en los últimos días el precio del crudo. Se trata de un movimiento psicológico que ha llegado a impulsar al petróleo hacia niveles de 80\$, pero Exxon Mobil prevé que la demanda de crudo en 2050 será similar o ligeramente superior a la actual, por encima de los 100M barriles/día. Esta cifra coincide con la estimación de la OPEP de 116M barriles/día en 2045.

2.1.4.12. Precios del combustible

¹⁰ <https://www.andi.com.co/Uploads/Balance%202024%20y%20Perspectivas%202025%20-%20V%20enero.pdf>

Es importante tener en cuenta que el consumo de combustible puede variar según como sea la técnica de conducción del vehículo y la configuración tecno mecánica del mismo al tener que haber una buena relación entre caja, caballaje de motor, torque, velocidad deseada y sobre todo tipo de terreno, ya que mientras menos plano es el terreno mayor es el consumo, y mientras más interrupciones de frenado es mayor el gasto de combustible, embrague, freno y llantas.

En Colombia, el costo del combustible ha tenido una alta incidencia en la conducción de vehículos y propiamente incide en la prestación del servicio de terrestre automotor.

Según los reportes de información, entre enero y diciembre del 2024, la gasolina tuvo un aumento de \$419 pesos y el galón pasó de costar \$14.949 durante el primer mes del año, a tener un valor de \$15.368 en el último mes, como se muestra a continuación:

Gráfico 11 Histórico de los precios de la gasolina 2024 -2025¹¹



Fuente: sistema de información de la cadena de distribución de combustibles del Ministerio de Minas y Energía

De otra parte, como ocurre cada año, en enero se implementan indexaciones en algunos componentes de la estructura de precios, tales como la sobretasa al ACPM, las tarifas de transporte por poliductos y los biocombustibles. Estos ajustes son establecidos por la normativa y no son decisiones discrecionales del Gobierno Nacional.

En enero de 2025, el precio del diésel en Colombia fue fijado en \$10.725 por galón, en cumplimiento de los acuerdos establecidos entre el Gobierno Nacional y los gremios del transporte de carga y pasajeros. Este valor refleja la combinación de factores normativos como las indexaciones anuales a componentes del precio (*sobretasa, transporte por poliductos y biocombustibles*), así como el aumento de la proporción de biodiésel del 8% al 10%, tras una reducción temporal en 2024. Aunque el biodiésel tiene un costo significativamente mayor que el combustible fósil, el Gobierno mitigó parcialmente el impacto de estos incrementos mediante la reducción del Ingreso al Productor del Combustible Fósil y subsidios a través del Fondo de

¹¹ <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrjoiYmY4ODk2OGYtNmMwOC00ODQzLWFEzMTNjM4ODg0%20Y2VmNWQ2liwidCl6ImM5ODBINDEwLTBiNWMTNDhiYy1iZDFhLThiOTFjYWJjODRiYyIsImMiOjR9>

En 2025, la mayoría de los expertos prevén que las cotizaciones suban a 83-84 dólares. Las previsiones seguramente tienen en cuenta la continuación de los conflictos en Europa del Este y Oriente Medio, lo que evitará que los precios del petróleo caigan. Además, los analistas prevén un crecimiento económico mundial moderado, con una producción de petróleo que se mantendrá aproximadamente en los mismos niveles.

2.1.4.14. Predicción del precio a largo plazo del petróleo para 2026-2030

La mayoría de los expertos prevén que el precio del petróleo WTI seguirá subiendo de forma constante hasta 2030. El precio en 2028-2029 será de unos \$115 por barril. Se espera una tendencia alcista moderada con rangos de corrección estándar para este instrumento. Sin embargo, algunos analistas creen que el precio no cambiará tan significativamente y se situará en \$89.63 en 2030. Hay que tener en cuenta que, por regla general, las previsiones a largo plazo no tienen en cuenta acontecimientos imprevistos, como conflictos armados, catástrofes naturales, etcétera. Los inversores deben tener en cuenta los riesgos potenciales al realizar inversiones a largo plazo.

Esta variable es una de las que más impacta a este servicio, ya que la extracción petrolera es una actividad altamente significativa para la economía colombiana, pues históricamente ha sido una de las principales fuentes de sostenimiento económico. El petróleo ha sido un importante medio de ingresos en todo el territorio colombiano, lo que ha generado una base proporcional de empleos directos e indirectos y, en consecuencia, dinamizado la economía a través de las inversiones provenientes del rubro de las regalías; sin embargo, en medio de la significativa renta que genera este recurso, existe un factor flexible frente a los precios internacionales del petróleo: las variaciones generan secuelas demostrativas sobre la estabilidad cambiaria y fiscal del país, ya que, como sector impulsor de la económica, representa valiosos recursos tributarios y de renta que aumentan el rendimiento de la administración nacional y el dinamismo económico nacional.

La producción de petróleo no solo causa un impacto económico, sino que, de acuerdo con su trayectoria, ha tenido relevancia en ámbitos políticos, sociales o ambientales. Esto ocurre debido a la gran importancia que ha tenido para la humanidad la explotación de este recurso natural, ya que en la actualidad sirve como fuente primaria para la generación de electricidad, energía calorífica, combustible para medios de transporte, etc. Los derivados y productos del refinamiento del petróleo siguen siendo los recursos energéticos más importantes en el mercado global tras una gran demanda doméstica como medio de abastecimiento.

Las anteriores variables permiten ver la actualidad de la economía en el país factores de relevancia dado que los cambios en los mismos pueden afectar o no los precios del mercado ante un eventual cambio significativo en los comportamientos económicos de cada una de las variables vistas.

2.1.4.15. Costos del transporte de Carga por Carretera

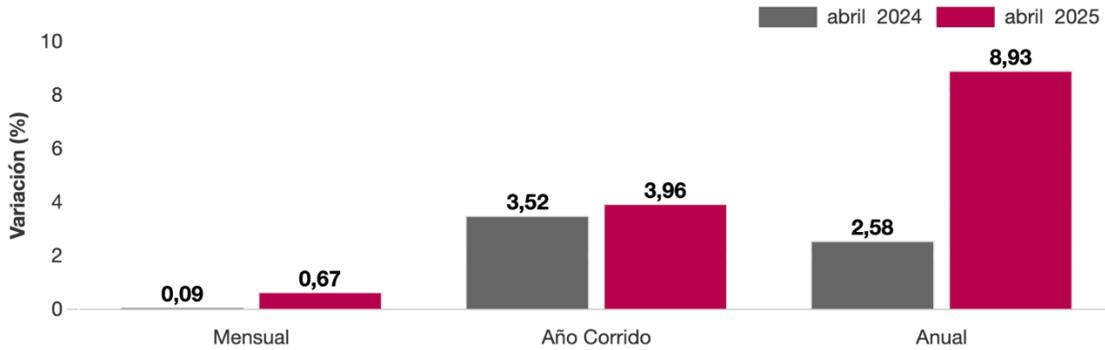
Es importante en este punto referirse a algunas variables que han marcado las tendencias al alza en los precios relacionados con este sector. Entre éstos, es importante destacar el análisis de las operaciones y costos del transporte de carga en Colombia.

El Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera – ICTC, permite medir las variaciones promedio de precios de un conjunto representativo de bienes y servicios necesarios, para garantizar la movilización de un vehículo prestador del servicio del transporte de carga por

carretera en el país, a lo largo del tiempo. Es un indicador especializado que permite la toma de decisiones por parte de entidades del gobierno y empresas privadas del sector.

El mayor aporte a la variación mensual del ICTC (0,67%), se registró en el grupo de Costos fijos y peajes, el cual aportó 0,49 puntos porcentuales.

Gráfico 14 Variación mensual, año corrido y anual del índice - Total nacional.



Fuente: DANE, <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIHMLS-ene-mar2025.pdf>

En abril de 2025, la variación mensual del ICTC fue 0,67%, en comparación con marzo de 2025. El grupo Costos fijos y peajes (1,04%), presentó la única variación por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Combustibles (0,34%), Insumos (0,32%) y Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (0,31%) registraron variaciones por debajo del promedio nacional.

Gráfico 15 Variación y contribución mensual - Según grupos de costos

Abril 2024 - 2025

Grupos de costos	Peso %	Variación %	2025		2024	
			Contribución Puntos Porcentuales	Variación %	Contribución Puntos Porcentuales	Variación %
Combustibles	40,20	0,34	0,13	0,61	0,22	
Insumos	9,79	0,32	0,03	-0,04	0,00	
Costos fijos y peajes	45,19	1,04	0,49	-0,29	-0,14	
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación	4,81	0,31	0,01	0,31	0,02	
Total	100,00	0,67	0,67	0,09	0,09	

Fuente: DANE, ICTC.

Fuente: DANE, <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIHMLS-ene-mar2025.pdf>

En síntesis, se observa que el grupo de Costos fijos y peajes fue el principal responsable del aumento en los costos del transporte terrestre de carga y, por extensión, también afecta al transporte terrestre de pasajeros, al registrar una variación del 1,04%, muy por encima del promedio nacional (0,67%) y con una contribución significativa de 0,49 puntos porcentuales. Este comportamiento refleja la creciente presión que ejercen los peajes sobre la estructura de costos operativos de las empresas transportadoras, especialmente en rutas extensas o con infraestructura limitada.

Aunque los combustibles también influyeron (0,34%), su impacto fue menor que en 2024. La estabilidad relativa en los costos de insumos y mantenimiento evidencia un control parcial en esos rubros, pero no compensa el incremento en los costos fijos, lo cual representa un desafío para la sostenibilidad del transporte público intermunicipal y rural, donde los márgenes operativos son más estrechos. En este contexto, la mejora en la infraestructura vial y la revisión de las tarifas de peajes se presentan como elementos clave para garantizar la eficiencia y accesibilidad del transporte de pasajeros en el país.

2.2. ASPECTOS REGULATORIOS Y LEGALES

a. Aspectos Legales de contratación

El marco legal de contratación del **Fondo para la Vida y la Biodiversidad**, al operar bajo un régimen privado, se regirá por el derecho privado y las disposiciones establecidas en sus estatutos y manuales internos de contratación. Sin embargo, en el desarrollo de sus procesos contractuales, la aplicación y cumplimiento de la normativa civil, comercial, laboral y tributaria aplicable, así como con las regulaciones sectoriales pertinentes a su actividad, adoptando los principios de transparencia, eficiencia y selección objetiva en la contratación de bienes y servicios, garantizando el adecuado manejo de los recursos y el cumplimiento de sus fines misionales.

Teniendo en cuenta que el Fondo para la vida y la Biodiversidad es administrada a través de un Patrimonio Autónomo, creado mediante un contrato de fiducia mercantil, el cual se rige por las normas del Código de Comercio, especialmente por lo determinado en los artículos 1226 y subsiguientes del mismo, en virtud de lo antes citado esta contratación no estará sujeta a las disposiciones contenidas en las Leyes 80 de 1993 y 1150 de 2007 o aquellas que las modifiquen, reglamenten, adicionen o subroguen.

b. Aspectos Estado Normativos

El marco normativo del proceso de selección y del contrato que se derive de su adjudicación, está conformado por la Constitución Política, las leyes de la República de Colombia y en especial por las disposiciones y lineamientos aplicables al **Fondo para la Vida y la Biodiversidad** como **régimen de derecho privado**, en cumplimiento de sus directrices para la contratación de bienes y servicios, así como las normas orgánicas del presupuesto y demás disposiciones legales y técnicas vigentes y aplicables a la materia del presente proceso de selección y del contrato que se suscriba. En lo que no se encuentra particularmente regulado, se aplicarán las normas comerciales y civiles vigentes.

La regulación aplicable al objeto del Proceso de Contratación, que influye en el mercado del servicio y la que regula la actividad de los proveedores y compradores de manera particular, es la siguiente:

- Código de Comercio: Artículo 985: Se considera transporte combinado aquel en que existiendo un único contrato de transporte, la conducción es realizada en forma sucesiva por varias empresas transportadoras, por más de un modo de transporte.

- Ley 105 de 1993: *"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."*
- Ley 336 de 1996: *"Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte"*.
- Ley 769 de 2002: *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*
- Ley 1383 de 2010: *"Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones"*.
- Decreto 019 de 2012: *"Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública"*
- Decreto 3366 de 2003 *"Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos"*
- Decreto 348 de 2015: *"Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones"*
- Decreto 1079 de 2015: *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte"*
- Decreto 1310 de 2016: *"Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial"*
- Decreto 431 de 2017 *"Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, y se dictan otras disposiciones"*.
- Resolución 1122 de 2005 por la cual el Ministerio de Transporte establece medidas especiales para la prevención de la accidentalidad de los vehículos de transporte público de pasajeros y se deroga la Resolución número 865 de 2005 y los artículos 1º, 2º y 3º de la Resolución número 4110 de 2004.
- Resolución 910 de 2008, por la cual el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamenta el artículo 91 del Decreto 948 de 1995 y se adoptan otras disposiciones.
- Resolución 1565 de 2014, Por la cual el Ministerio de Transporte expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Circular 004 de 11 de abril de 2020 – Superintendencia de Puertos y Transporte: Protocolos de Bioseguridad para el Sector Transporte.
- Resolución No. 4776 de 2016, por la cual se adiciona el formato uniforme de resultados de la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos automotores en el territorio nacional.
- Conpes 4034 del 11 de julio de 2021, Apoyo Del Gobierno Nacional A La Actualización Del Programa Integral De Movilidad De La Región Bogotá- Cundinamarca (PIMRC).
- Conpes 4039 del 26 de julio de 2021, Declaración De Importancia Estratégica De Los Proyectos De Inversión Del Programa Vías Para La Conexión De Territorios, El Crecimiento Sostenible Y La Reactivación.
- Ley 1972 de 2019, por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles.
- Ley 1964 de 2019, por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.
- Norma Técnica Colombiana, NTC-5939, que, aunque no tiene fuerza de ley, es compulsorio su cumplimiento a la hora de matricular un vehículo nuevo, este está

contenido en la norma europea denominada la EIV Y EV, que resuelven el máximo de partículas contaminantes a salir en el sistema de escape de cada vehículo.

- Decreto 0142 de 2023, por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional para promover el acceso al sistema de Compras Públicas de las Mipymes, las Cooperativas y demás entidades de la economía solidaria, se incorporan criterios sociales y ambientales en los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales, se incluye el Título de emprendimiento comunal y se dictan otras disposiciones.

3. ANÁLISIS DE LA OFERTA

El siguiente análisis busca definir y estimar las condiciones de la oferta en el sector servicio integral de transporte terrestre especial automotor. El análisis contempla el análisis de proveedores y gremios del sector que participan directa o indirectamente en el desarrollo de las actividades objeto del presente proceso de selección, así las cosas, se procederá a analizar las empresas que pertenecen al sector que impacta el presente proceso de selección, sus principales características, identificación de posibles proveedores, entre otros.

Así mismo, se realiza el análisis respecto a las empresas Mipymes con el fin de poder determinar si aplicarían criterios diferenciales en el proceso de contratación.

En atención con el alcance y finalidad de la presente contratación, el FONDO identifica como proveedores del objeto a contratar, a las empresas con registro de actividades en la clasificación CIIU Rev. 4 adaptada en Colombia, de conformidad con los informes financieros presentados a corte de diciembre 2023, dentro de la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de Todas Las Actividades Económicas (CIIU), la clasificación equivalentes para el presente proceso de selección son **4921; 4922; 7710 y 7911**.

Esta clase de Códigos incluyen:

Código 4921 Transporte de pasajeros:

El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas utilizando vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios está sujeto a una contraprestación económica.

Esta clase incluye:

- El transporte terrestre de pasajeros por sistemas de transporte urbanos y suburbanos, que abarca transporte colectivo (buses, microbuses y busetas), individual (taxis), y los sistemas de transporte masivo a través de operadores (articulados), y la integración de estas líneas con servicios conexos como metrocable.
- El transporte también se realiza en origen y destino utilizando rutas y horarios establecidos, los cuales han sido determinados durante el proceso de habilitación y asignación de la ruta.

- Los servicios especiales de transporte de pasajeros por carretera que incluyen; servicios de viajes contratados, excursiones, transporte de trabajadores (actividades de asalariados), chiva turística y transporte escolar.
- El transporte de pasajeros en vehículos de tracción humana como los bicitaxis.
- El transporte de pasajeros en vehículos de tracción animal como los carruajes turísticos.
- El alquiler o el arrendamiento de vehículos de pasajeros con conductor.

Código 4922 Transporte mixto:

Es aquel que se presta a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en una zona de operación autorizada en zonas rurales o veredales.

Esta clase incluye:

- Otros servicios ocasionales nacionales o municipales dedicados a desplazamiento conjunto de personas y de mercancías en vehículos especialmente acondicionados para tal fin, que realicen el transporte con la debida separación (ej.: chivas, campero, camioneta doble cabina).

Código 7710 Alquiler y arrendamiento de vehículos automotores:

Esta clase incluye el alquiler y arrendamiento con fines operativos de los siguientes tipos de vehículos:

- Automóviles de pasajeros (sin conductor).
- Camiones, remolques y vehículos de recreación (sin conductor).

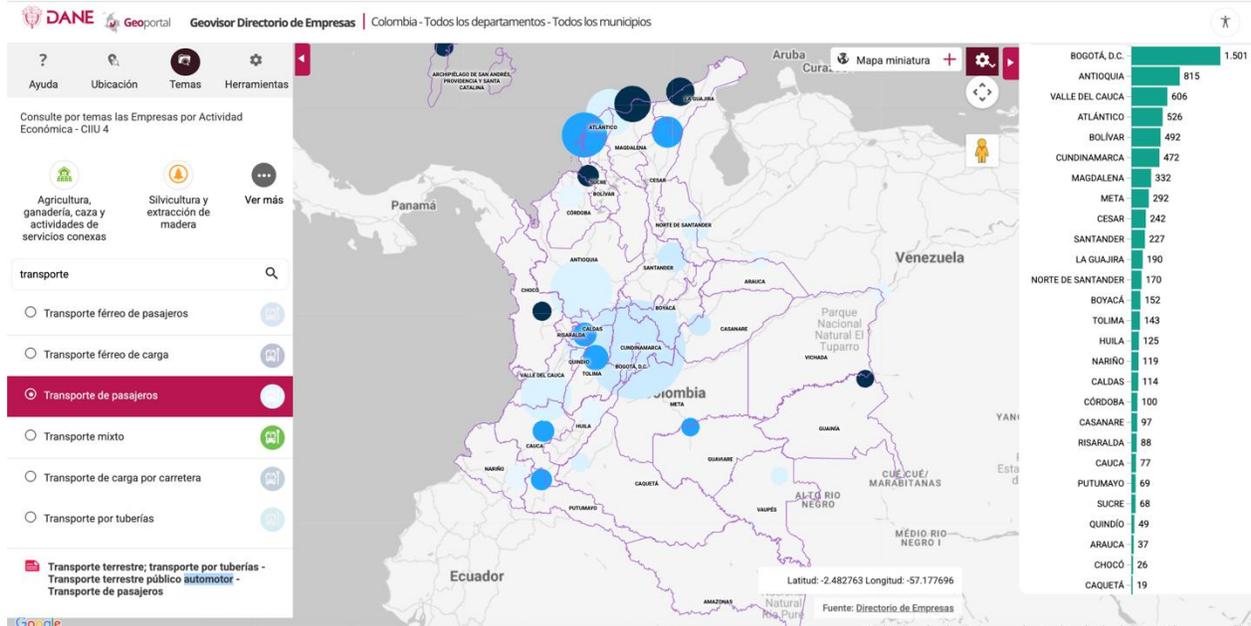
Código 7911 Actividades de las agencias de viaje:

Esta clase incluye las actividades de agencias de viaje, principalmente encargadas de la venta de viajes, paquetes turísticos, transporte y servicios de alojamiento al por mayor o al por menor al público en general y a clientes comerciales.

Al hilo de lo anterior, aun considerando que el código CIIU principal asociado al presente proceso es el **4921 (Transporte terrestre de pasajeros)**, los códigos 4922, 7710 y 7911 también corresponden a actividades desarrolladas por empresas que pueden participar en el proceso, y por tanto hacen parte integral del análisis de la oferta del sector. Por esta razón, una vez revisado el Geovisor del Directorio de Empresas del DANE, empleando el código principal 4921 como base para la caracterización del mercado, se tienen los siguientes resultados:

Existen 7.205 empresas registradas en el código CIIU N4921– Actividades de Transporte de pasajeros. Al observar la distribución geográfica de estas empresas, se observa que el 20,8% (1.501) se encuentran ubicadas en Bogotá, seguido del 11,3% (815) en Antioquia y en tercer lugar Bolívar con un 8,4% (606), comportamiento como se muestra a continuación:

Gráfico 16 Geovisor Directorio de Empresas bajo el código CIIU 4921



Fuente: DANE - <https://geoportál.dane.gov.co/geovisores/economía/directorio-estadístico-de-empresas/>

Las empresas de Transporte Terrestre, son empresas activas que están participando continuamente en el sector y generan un alto impacto económico en el país, por lo que, algunas de estas empresas están en capacidad de ejecutar las actividades relacionadas los servicios de transporte terrestre especial, que podrían ser potenciales proveedoras directas o indirectas del proceso de contratación, algunas de estas empresas se listan a continuación, las cuales fueron extraídas tomando como referencia la información existente en el Registro Único Empresarial y Social Cámaras de Comercio (RUES)¹⁵, así como las empresas registradas en el SIIS Superintendencia de Sociedades¹⁶:

Tabla 12. Agentes que Componen el Sector

Nit	Razón social	Tamaño Empresarial
900099310	GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO SA EN REORGANIZACION	GRAN EMPRESA
900364615	ORGANIZACION SUMA SAS - EN REORGANIZACION	GRAN EMPRESA
901193430	VGMOBILITY SUBA S A S	GRAN EMPRESA
800029156	PALMIRA SA	MEDIANA EMPRESA
800167434	BULTAIF HERMANOS S EN C S	MICROEMPRESA
800222540	CREDITRAN SAS	MEDIANA EMPRESA
805002626	Tours del Valle Limitada en Reorganización	PEQUEÑA EMPRESA
811040105	TRANSPORTES ALTO NIVEL SAS	MEDIANA EMPRESA
812000250	TRANSPORTES TRANSBORDAR S.A.S..	MICROEMPRESA
826002829	ANDIAMBULANCIAS LTDA	MICROEMPRESA
830041168	INVERSIONES BARREALS EN C S	MEDIANA EMPRESA
830098216	DOLPHIN EXPRESS SA	MEDIANA EMPRESA
830133622	SUTAXI SAS	MEDIANA EMPRESA
830502328	INTERCARIBE S.A.	MEDIANA EMPRESA
890117522	TRANSPORTES ACEVEDO LTDA	MEDIANA EMPRESA

¹⁵ <https://www.rues.org.co/RM>

¹⁶ <https://siis.ia.supersociedades.gov.co/#/>

Nit	Razón social	Tamaño Empresarial
890305700	INVERSIONES BELEN SAS	PEQUEÑA EMPRESA
900009507	RTA PUNTO TAXI SAS	GRAN EMPRESA
900068323	SOCIEDAD ALIANZA DE TRANSPORTES SAS	PEQUEÑA EMPRESA
900108582	FREGO Y CIA S.A.S	PEQUEÑA EMPRESA
900155645	PARRA ARTEAGA SAS	MEDIANA EMPRESA
900186072	TRANSACTIVOS SAS	PEQUEÑA EMPRESA
900231332	REPRESENTACIONES TURISTICAS RENTATUREX S.A.	MICROEMPRESA
900273933	INVERCENTRO COLOMBIA S.A.S.	MEDIANA EMPRESA
900304875	TRANSPERSONAL DEL CARIBE SAS	PEQUEÑA EMPRESA
900308171	ASHER SAS	PEQUEÑA EMPRESA
900312903	AUTOMOTORES LA PATRIA LTDA	MICROEMPRESA
900358313	TRANSPORTES ESPECIALES GOLDEN SAS	PEQUEÑA EMPRESA
900379933	LAAN SAS	MEDIANA EMPRESA
900390928	INVERSIONES KRAMEDDINE CHAUCAR S.A.S	MEDIANA EMPRESA
900422659	TICKET TRANSPORTE ZONAL INTEGRADOS S A S	MEDIANA EMPRESA
900470772	TRANSPORTES CSC SAS EN REEORGANIZACION	MEDIANA EMPRESA
900480780	COMPAÑIA DE INVERSIONES COLOMBIA SAS	MEDIANA EMPRESA
900553274	INVERSIONES VALYRIA S.A.S.	PEQUEÑA EMPRESA
900633527	MAXI TAXI S.A.S.	MICROEMPRESA
900702793	JAVIER MAURICIO NIÑO CARRILLO SAS	PEQUEÑA EMPRESA
900707774	CENTRO DE INVERSIONES DEL TOLIMA SAS	MEDIANA EMPRESA
900744919	GIUGIO CAPITAL S.A.S	MICROEMPRESA
900817050	INVERSIONES CHEJAR SAS	MEDIANA EMPRESA
901166801	TRANSPORTES ESPECIALES FRANCO	PEQUEÑA EMPRESA
901243387	INVERSIONES PARRA Y L SAS	MICROEMPRESA
901361556	GREEN BUS SAS	GRAN EMPRESA
901427450	EXPRESO GAVIOTA AZUL SAS BIC	PEQUEÑA EMPRESA
800135881	INVERSIONES ALAMEDA LTDA	MEDIANA EMPRESA
830073622	METROBUS S.A EN LIQUIDACION	GRAN EMPRESA
830143936	INVERSORA MORENO S. EN C	PEQUEÑA EMPRESA
900362447	INVERSIONES HERNANDEZ DAZA SAS EN REORGANIZACION	MEDIANA EMPRESA
8301090603	COOMTRASNMACOL LTDA	PEQUEÑA EMPRESA
9005120826	INVERSIONES TRANS-SABANA S.A.S.	MEDIANA EMPRESA
9007503861	INTERCARIBE EXPRESS S.A.S.	PEQUEÑA EMPRESA
9012089379	NSSR TRANSPORTE SEGURO	PEQUEÑA EMPRESA
8320111240	COLVIAJES	PEQUEÑA EMPRESA
9014169657	ZAVI TOURS S.A.S.	PEQUEÑA EMPRESA
8300900378	SERVITAC S.A.S.	MEDIANA EMPRESA
8110365159	AS TRANSPORTES	MEDIANA EMPRESA
8110407745	TURISCAR S.A.S.	MEDIANA EMPRESA
9005497830	TRANES S.A.S.	MEDIANA EMPRESA
9010560443	TRANSPORTES ESPECIALES NUEVA ERA S.A.S.	MEDIANA EMPRESA
8002011669	VIAJES NACIONALES DE TURISMO S.A.S.	MEDIANA EMPRESA
8300998034	TRANSPORTES ORT S.A.S.	MEDIANA EMPRESA
8301352316	AGENCIA COLOMBIANA DE LOGISTICA S.A.S.	MEDIANA EMPRESA
9008756664	WHITE CAR TRANSPORTES S.A.S.	PEQUEÑA EMPRESA
9009359982	TRANSPORTES ESPECIALES EASY VANS	MEDIANA EMPRESA
8301177011	TRANSPORTES ESPECIALES F.S.G S.A.S.	GRAN EMPRESA
8301118368	COOPERATIVA TML COLOMBIA	MEDIANA EMPRESA
8050288878	TRANSPORTES ESPECIALES UNO A S.A.S.	MEDIANA EMPRESA
9006835084	TRANSPORTES MULTIMODAL GROUP S.A.S.	PEQUEÑA EMPRESA
8300335810	TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR S.A.S.	MEDIANA EMPRESA
8300619457	BIP TRANSPORTES S.A.S.	MEDIANA EMPRESA
9004448529	TRANSPORTES ESPECIALES ALIADOS S.A.S.	GRAN EMPRESA
9002056843	GRUPO EMPRESARIAL JHS S.A.S.	GRAN EMPRESA
8050212229	TRANSPORTES ESPECIALES ACAR S.A.	GRAN EMPRESA

Fuente: Equipo estructurador

El transporte de pasajeros en vehículos de tracción animal como los carruajes turísticos. De acuerdo con los datos consultados en la Superintendencia de Sociedades para la vigencia 2023 se registran en Colombia 62 empresas dedicadas a las actividades económicas que impactan el proceso de contratación. Según los activos que poseen estas empresas, se realizó una clasificación por tamaños, la microempresa hasta 500 SMMLV, pequeña empresa entre 501 a 5.000 SMMLV, Mediana empresa de 5001 a 30.000 SMMLV y gran empresa más de 30.001 SMMLV.

Tabla 10 Tamaño empresarial empresas de transporte especial

<i>Tamaño</i>	<i>Tamaño Empresarial</i>	<i>%</i>
GRAN EMPRESA	10	14,1%
MEDIANA EMPRESA	33	46,5%
MICROEMPRESA	8	11,3%
PEQUEÑA EMPRESA	20	28,2%
Total	71	100%

Fuente: Equipo estructurador

En este comportamiento y bajo esta información, se evidencia que predominan las empresas MiPymes con un 85,9%. A continuación, se relacionan las empresas que hacen parte de las actividades económicas mencionadas anteriormente, de acuerdo con la base de datos de la SuperSociedades.

DINAMICA DE PRESTACION DEL SERVICIO

A diferencia del servicio prestado por populares aplicaciones de transporte como Uber, Cabify, Didi o Lift, que permiten a cualquier persona inscribirse y prestar su servicio, el transporte especial es regulado por el Ministerio de Transporte, lo cual permite tener un mayor respaldo y garantía de calidad. Este tipo de servicio tiene la ventaja de ser más seguro puesto que para cumplir con los requisitos establecidos por el Ministerio de Transporte, la empresa, los conductores y los vehículos deben cumplir una serie de regulaciones en pro del pasajero que permitan la afiliación de los vehículos, la prestación del servicio y los mecanismos de control para verificar que todo se cumpla.

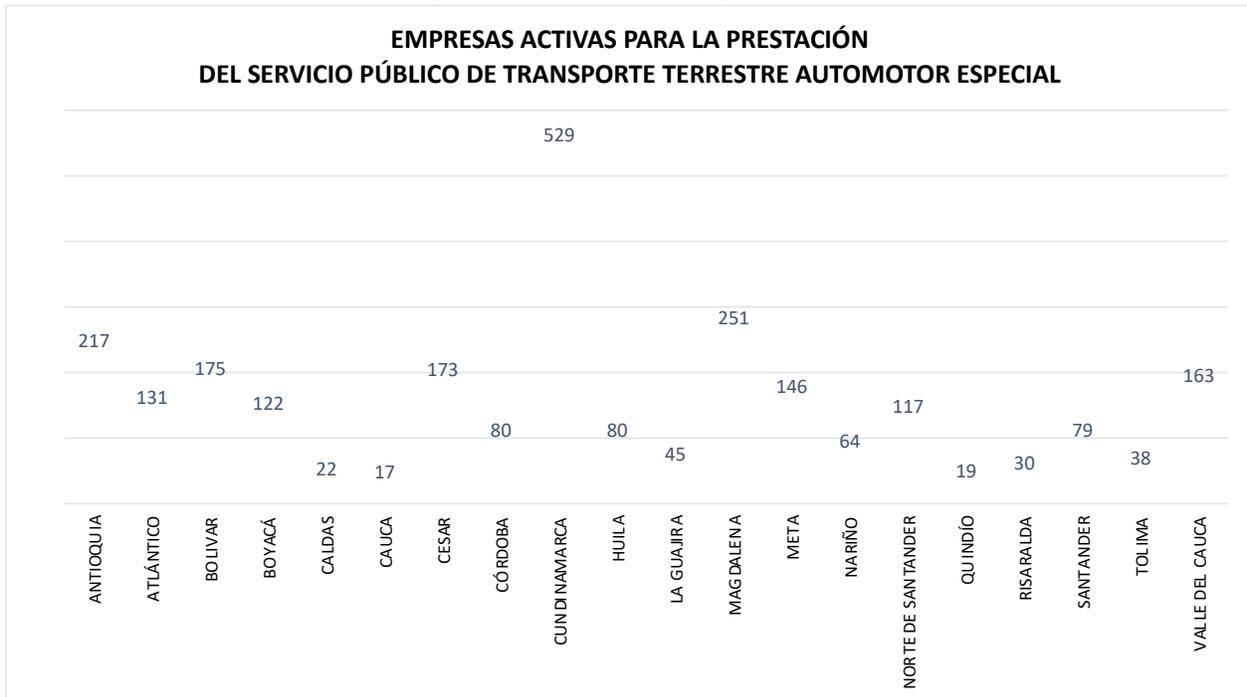
Según el Ministerio de Transporte¹⁷ el “(...) *Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características que se definen en el presente Capítulo.. (...)*”.

Bajo este enfoque, se consultó la página del Ministerio de Transporte quien presenta su último reporte de empresas activas, de las cuales se tienen activas un total de **529**

¹⁷ <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=80076>

empresas autorizadas sólo para Cundinamarca¹⁸.

Gráfico 17 Empresas activas para la prestación de servicio



Fuente: Equipo estructurador basado en datos del Ministerio de Transporte

3.1. Gremios y Asociaciones que participan en el sector

En Colombia participan pasivamente agremiaciones de diferentes ámbitos, tales como los productores o proveedores del servicio, agremiaciones de profesionales del sector, entre otras. A continuación, se relaciona un listado de agremiaciones, asociaciones y entidades que participan pasivamente en el sector e influyen desde diferentes frentes en la dinámica del mercado.

Tabla 11 Gremios y asociaciones que participan en el sector

AGREMIACIÓN / ENTIDAD	ÁMBITO	PÁGINA WEB
<i>FVB - Fondo para la Vida y la Biodiversidad</i>	Nacional	www.minambiente.gov.co
<i>MINTRANSPORTE - Ministerio de Transporte</i>	Nacional	www.mintransporte.gov.co
<i>MINCIT - Ministerio de Comercio, Industria y Turismo</i>	Nacional	www.mincit.gov.co
<i>ANATO - Asociación Colombiana de Agencias de Viajes y Turismo</i>	Nacional	www.anato.org
<i>COLFECAR - federación colombiana de transportadores de carga por carretera y su logística</i>	Nacional	www.colfecar.org.co
<i>ASECARGA - asociación nacional de empresas transportadoras de carga por carretera</i>	Nacional	www.asecarga.org
<i>IATA - international air transportation organization</i>	Internacional	www.iata.org
<i>FEDETRANSCOL - federación de empresas transportadoras de Carga de Colombia</i>	Nacional	www.fedetranscol.org
<i>ANSV - Agencia Nacional de Seguridad Vial</i>	Nacional	www.ansv.gov.co
<i>FENALTRAES - Federación nacional de transportadores de servicio Especial y de Turismo</i>	Nacional	http://www.fenaltraes.org/
<i>ATRANSEC - Asociación Nacional De Transportadores</i>	Nacional	www.atransec.com

¹⁸ <https://mintransporte.gov.co/documentos/429/porta/>

AGREMIACIÓN / ENTIDAD	ÁMBITO	PÁGINA WEB
ADITT - Asociación Para El Desarrollo Integral Del Transporte Terrestre Intermunicipal	Nacional	www.aditt.org

Fuente: Equipo estructurador

3.2. Clasificador de Bienes y Servicios – UNSPSC

El suministro de Tiquetes Aéreos está codificado en el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC) como se indica en la siguiente tabla:

Tabla 12 Clasificación UNSPSC servicio a contratar

CÓDIGO UNSPSC	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE
78111800	78 - Servicios de Transporte, Almacenaje y Correo	11 - Transporte de pasajeros	18 - Transporte de pasajeros por carretera
90121500	90 - Servicios de Viajes, Alimentación, Alojamiento y Entretenimiento	12 - Facilitación de viajes	15 - Agentes de viajes
78141500	78 - Servicios de Transporte, Almacenaje y Correo	14 - Servicios de transporte	15 - Servicios de organización de transportes
25101500	25 - Vehículos Comerciales, Militares y Particulares, Accesorios y Componentes	10 - Vehículos de motor	15 - Vehículos de pasajeros

Fuente: <https://www.colombiacompra.gov.co/clasificador-de-bienes-y-servicios>

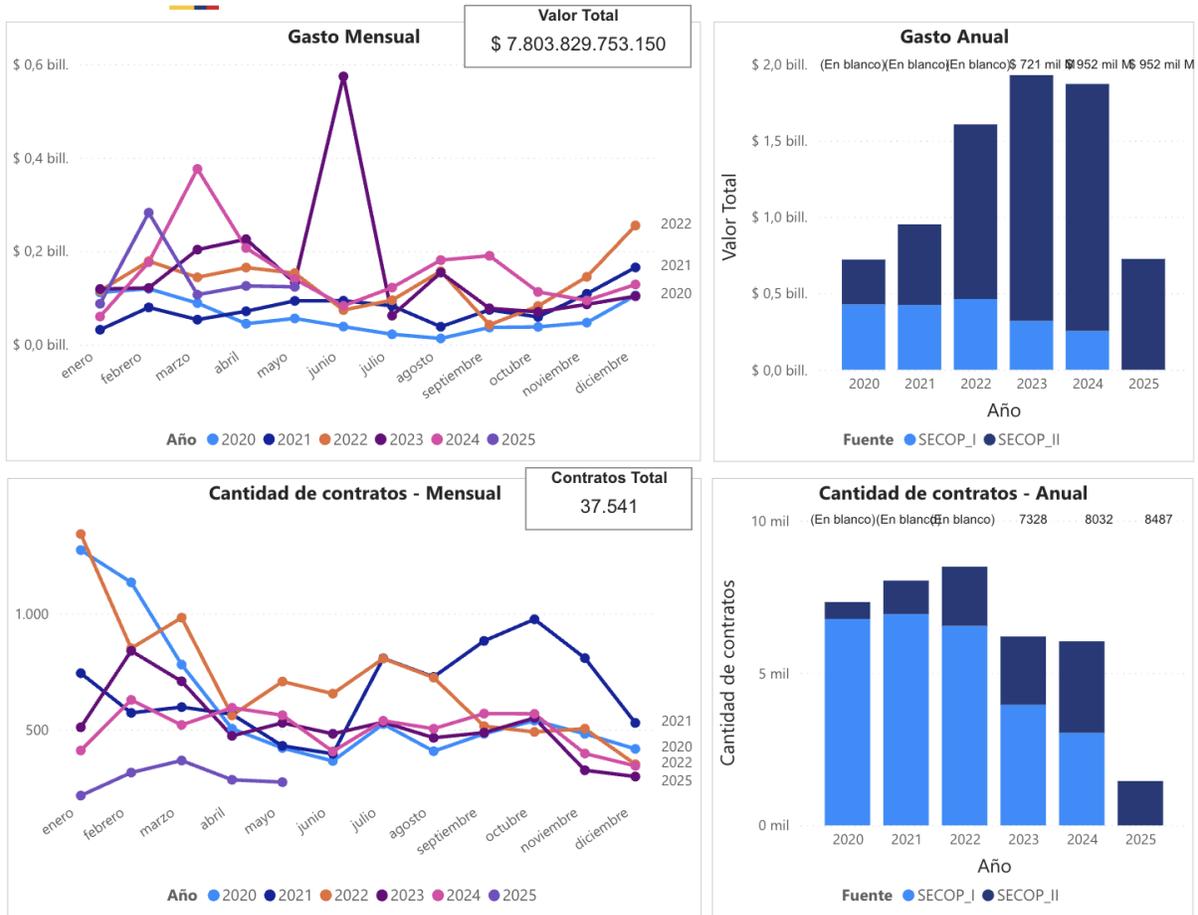
3.3. Modelo de Abastecimiento Estratégico - MAE (Módulo de análisis de oferta)

Con el fin de conocer la dinámica de contratos y proveedores del sector relacionadas con las actividades objeto del presente proceso de selección, se identificaron y analizaron aquellos proveedores sean empresas u organizaciones privadas que han participado en procesos de contratación estatal y han resultado adjudicatarios a los procesos relacionados con las actividades de suministro de tiquetes aéreos. Para ello se utilizó el MAE¹⁹ de la Agencia Nacional de Contratación Pública en su herramienta de análisis de oferta, cuyas variables de búsqueda corresponden a las empresas inscritas bajo los códigos UNSPSC (78111800; 90121500; 78141500; 25101500).

De acuerdo con el MAE, el análisis de la oferta en los años 2020 y 2025, las Entidades Estatales incurrieron en un gasto para la contratación de los servicios relacionados con los códigos UNSPSC mencionados anteriormente, que asciende a la suma \$7.803.829.753.150. Se observa que el año donde hubo más gasto fue en la vigencia 2023 por la plataforma SECOP I y II por un valor de \$1.928.562.973.574 con una ejecución de 6.198 contratos y vigencia 2024 por un valor de \$1.870.640.256.070 con una ejecución de 6.040 contratos.

Gráfico 18 Comportamiento del gasto y suscripción de contratos y proveedores del sector para el año 2020 - 2025

¹⁹ <https://www.colombiacompra.gov.co/analisis-de-datos-de-compra-publica/modelo-de-abastecimiento-estrategico>



Fuente: Modelo de Abastecimiento Estratégico (MAE) - CCE

Gráfico 19 Comportamiento de los contratos y proveedores del sector



Fuente: Modelo de Abastecimiento Estratégico (MAE) – CCE

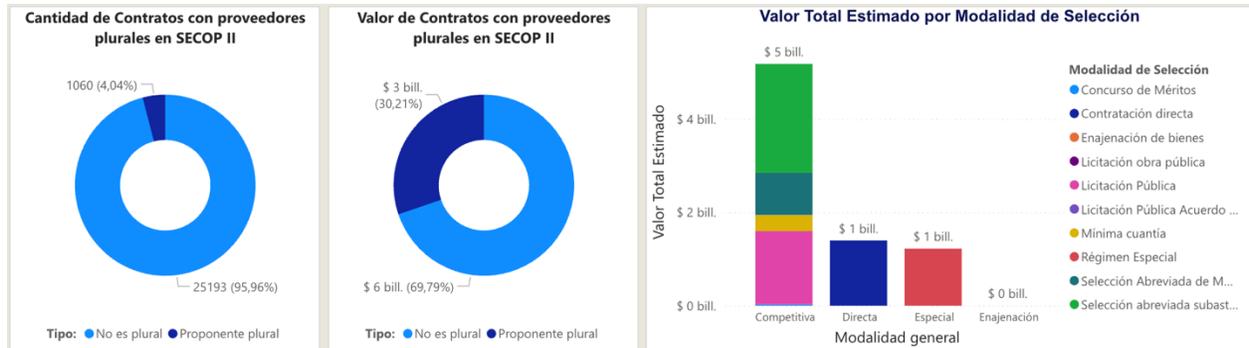
Gráfico 20 Comportamiento Contratos por Bienes y Servicios

Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2023			2024			2025			Contratos
	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	
2510 - Vehículos de motor	303	\$ 478.353.381.607	6,13%	320	\$ 325.324.768.864	4,17%	78	\$ 43.969.160.670	0,56%	2428
7811 - Transporte de pasajeros	4951	\$ 1.200.715.058.281	15,39%	4961	\$ 1.223.336.377.917	15,68%	1239	\$ 565.189.989.909	7,24%	29811
7814 - Servicios de transporte	313	\$ 45.128.329.423	0,58%	228	\$ 84.785.035.492	1,09%	28	\$ 8.168.113.897	0,10%	2871
9012 - Facilitación de viajes	631	\$ 204.366.204.263	2,62%	531	\$ 237.194.073.797	3,04%	111	\$ 108.280.357.206	1,39%	2431
Total	6198	\$ 1.928.562.973.574	24,71%	6040	\$ 1.870.640.256.070	23,97%	1456	\$ 725.607.621.682	9,30%	37541

Fuente: Modelo de Abastecimiento Estratégico (MAE) - CCE

En cuanto a la contratación con proveedores clasificados como plurales y no plurales, la herramienta solo muestra datos del SECOP II, evidenciando un total de 25.193 contratos suscritos y celebrados con proveedores No plurales (95,96%) y en proponentes Plurales 1060 contratos celebrados (4,04%). En cuanto al valor total de los contratos, \$5.777.018.079.182 (69,79%) corresponde a no Plurales y los proponentes plurales corresponde al valor de \$2.500.386.257.441 (30,21%) como se aprecia en las siguientes gráficas:



Fuente: Modelo de Abastecimiento Estratégico (MAE) - CCE

En cuanto a la modalidad de contratación, en SECOP II predomina la Selección Abreviada Subasta Inversa. Lo anterior se evidencia en la siguiente gráfica, así mismo se muestra las modalidades con sus valores correspondiente por las cuales se han contratado por Secop II:

Modalidad General	Concurso de Méritos	Contratación Directa	Enajenación de Bienes	Licitación Obra Pública	Licitación Pública	Licitación Pública Acuerdo Marco de Precios	Mínima Cuantía	Régimen Especial	Selección Abreviada de Menor Cuantía	Selección Abreviada Subasta Inversa
Competitiva	\$24.674.621.742			\$ 7.573.664.305	\$1.565.451.083.814	\$ -	\$345.738.197.077		\$ 903.382.017.391	\$ 2.334.405.199.175
Directa		\$ 1.397.993.887.946								
Especial								\$1.224.194.787.102		
Enajenación			\$ 416.294.598							

Fuente: Modelo de Abastecimiento Estratégico (MAE) - CCE

Se puede observar que la modalidad más utilizada es Selección Abreviada Subasta Inversa tal como se muestra en la gráfica anterior, pero también se observa que se han realizado procesos de contratación en otro tipo de modalidades, como es el caso de la licitación pública, Selección Abreviada Menor cuantía, Régimen Especial y Contratación directa.

Como se puede observar, el análisis del MAE permitió identificar tendencias clave en la contratación pública para el sector específico relacionado con el transporte especial de pasajeros, alcance del presente proceso de selección. Esta información proporciona insumos valiosos para evaluar el comportamiento del mercado, la participación de proveedores y la adecuación de los mecanismos de selección utilizados, permitiendo al **Fondo para la Vida y la Biodiversidad** ajustar sus estrategias de abastecimiento y fortalecer la gestión eficiente de los recursos públicos.

4. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

De acuerdo con la contratación a realizar, se efectuó la búsqueda de proveedores que hayan participado como oferentes y contratistas en procesos de contratación con Entidades Estatales y/o Privadas.

Como parte del estudio de la demanda, que busca reconocer las lecciones aprendidas y tener un marco de referencia para la estructuración de los procesos, el **Fondo para la Vida y la Biodiversidad** identificó los procesos de contratación adelantados a nivel nacional, a fin de analizar la incidencia de dicha modalidad en la contratación estatal de manera que sea posible establecer un punto de referencia que permita conocer la demanda existente para el presente proceso de selección.

A partir de las consultas realizadas, se pudo identificar que en el mercado se encuentran procesos de selección con características similares o iguales en alcance. Los contratos que se relacionan en el siguiente numeral, sirven como marco de referencia para analizar la demanda del servicio a contratar.

4.1. Adquisiciones anteriores relacionadas con el bien o servicio a contratar por parte del Fondo para la vida y la Biodiversidad.

Particularmente en lo que respecta a la fuente interna de información del **Fondo para la Vida y la Biodiversidad**, se observa que la Entidad no ha suscrito contratos relacionados con el **servicio integral de transporte terrestre especial de pasajeros**, por lo que no se cuenta con experiencias previas que permitan establecer parámetros internos de referencia en términos de contratación, costos o proveedores habituales. Esto indica que, a la fecha el FVB no ha gestionado directamente adquisiciones de este tipo, por lo que la presente contratación representa un nuevo requerimiento en su esquema de abastecimiento para adquirir bienes y servicios de manera que garantice el cumplimiento de sus necesidades operativas y administrativas.

4.1.1. Consulta de Procesos Similares Adelantados por otras Entidades

A partir de las consultas realizadas en el SECOP y plataformas de Entidades privadas, se identificaron los siguientes procesos de selección con características iguales o similares con el objeto a contratar y sirven como base de análisis del sector relacionado con las actividades objeto del proceso de selección.

Estos contratos brindan información clave que permite identificar las mejores prácticas, evaluar la viabilidad técnica y económica del proyecto, y comprender las tendencias y desafíos específicos del sector, lo cual resulta fundamental para la toma de decisiones estratégicas en el ámbito del contrato que se derive del presente proceso de selección:

Tabla 13 Contratos en otras Entidades con alguna actividad relacionada

No. Proceso	Entidad	Modalidad de selección del contratista	Objeto	Cuantía
SI-ARN-1008-2024	Agencia para la reincorporación y la normalización	Selección abreviada subasta inversa	Contratar la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor especial de pasajeros con conductor para las diferentes ciudades a nivel nacional que garanticen el cumplimiento de las funciones de la ARN.	\$ 964.716.174,45
SA-SIP-SEG-01436-2024	Gobernación de Santander	Selección abreviada subasta inversa	Contratar el servicio de transporte especial de vehículos incluidos gastos de	\$1.125.200.000

No. Proceso	Entidad	Modalidad de selección del contratista	Objeto	Cuantía
			combustible, mantenimiento y conductor, para apoyar el cumplimiento de los diferentes programas y proyectos y garantizar el desplazamiento de los funcionarios a las diferentes zonas del departamento.	
SA-SV-003-2024	Gobernación de caldas	Selección abreviada subasta inversa	Prestación de servicio de transporte terrestre especial para la secretaría de vivienda y territorio del departamento de caldas en la vigencia 2024	\$575.000.000
SCJ-SASIE-005-2024	Secretaria distrital de seguridad, convivencia y justicia	Selección abreviada subasta inversa	Prestar el servicio de transporte terrestre especial que garantice el cumplimiento de los objetivos administrativos y misionales de la secretaría distrital de seguridad, convivencia y justicia	\$1.642.500.000
SA-012-2024	Instituto de deportes y recreación de Medellín	Selección abreviada subasta inversa	Prestar los servicios de transporte terrestre especial de pasajeros requerido para el desarrollo de las actividades del INDER Medellín	\$1.715.190.000
136-00-B-COFAC-BACOF-2023	Fuerza aeroespacial colombiana	Selección abreviada subasta inversa	Prestar el servicio de transporte terrestre especial de personal tanto local como a nivel nacional, para las diferentes dependencias adscritas al comando de la fuerza aérea colombiana.	\$557.872.124
2024-2728	Secretaria distrital de movilidad - Bogotá	Bolsa Mercantil	Realizar operaciones a nombre propio y por cuenta de la secretaría distrital de movilidad a través de los sistemas de negociación administrados por la bolsa mercantil de Colombia para contratar la prestación del servicio integral de transporte terrestre especial automotor para apoyar las actividades que se desarrollan fuera de las instalaciones de la secretaría distrital de movilidad	\$4.609.098.079
SDM-PSA-SIE-11-2025	Secretaria distrital de movilidad - Bogotá	Selección abreviada subasta inversa	Contratar la prestación del servicio integral de transporte terrestre especial automotor para apoyar las actividades que se desarrollan fuera de las instalaciones de la secretaría distrital de movilidad.	\$33.029.595.369
SAMC 001 2025	Instituto municipal de recreación y deportes de chía	Selección abreviada menor cuantía	Prestación del servicio de transporte público terrestre automotor especial para las delegaciones de la entidad y clubes deportivos adscritos al instituto municipal de recreación y deportes de chía que participen en competencias deportivas locales, departamentales y nacionales	\$398.000.000
SASG0825	Instituto departamental de salud de Nariño	Selección abreviada subasta inversa	El Instituto Departamental de Salud de Nariño, requiere contratar los servicios de Transporte Terrestre Especial automotor para movilización de funcionarios y contratistas en desarrollo y cumplimiento de la misión institucional, descritos según el Clasificador de Bienes y Servicios con el código 781118, de conformidad a las especificaciones técnicas contenidas en los estudios previos	\$172.706.500
LPIH001-2025	INDERHUILA	Licitación pública	Prestación del servicio de transporte terrestre especial de pasajeros a nivel departamental y nacional, necesario para el cumplimiento de los programas y proyectos de la entidad enmarcados en el plan de desarrollo por un huila grande	\$ 455.000.000

Fuente: Equipo estructurador, basados en la búsqueda en SECOP y plataformas de Entidades Privadas

De acuerdo con lo anterior, y con base en los antecedentes de contratos ejecutados por otras entidades mediante procesos similares, se concluye que los objetos contractuales

analizados se enmarcan dentro del alcance y naturaleza del servicio requerido por la FVB. Estas contrataciones evidencian condiciones técnicas, operativas y logísticas comparables, lo que permite identificar referentes válidos en cuanto a características del servicio, frecuencias, coberturas y valores estimados.

Asimismo, el análisis permitió establecer patrones de demanda sostenida del servicio, en función de necesidades operativas permanentes y contextos geográficos similares. Esta revisión soporta la pertinencia de la contratación prevista, en tanto responde a una necesidad institucional recurrente y alineada con el marco de la contratación pública eficiente, garantizando la idoneidad del objeto contractual y la razonabilidad del presupuesto asignado.

5. PLAZO DE EJECUCIÓN DEL PROYECTO

El plazo de ejecución del contrato resultante del presente proceso de selección es de **DOCE (12) MESES** o hasta agotar recursos, lo primero que ocurra, contado a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio, previa aprobación de la garantía única por parte del FVB y la expedición del registro presupuestal.

6. PRESUPUESTO OFICIAL ESTIMADO – POE

El presupuesto oficial estimado fue definido conforme a las directrices vigentes para la contratación de bienes y servicios, incorporando buenas prácticas del sector, guías especializadas y estudios de mercado. Su determinación se fundamenta en una estructura de análisis integral que considera, entre otros aspectos: a) las características generales del mercado; b) el comportamiento histórico del gasto; c) el análisis de la oferta disponible; y d) los resultados del estudio de mercado.

Por lo anterior, y en línea con las buenas prácticas del sector, se aplicaron mecanismos reconocidos como la solicitud de cotizaciones a proveedores, la consulta de bases de datos especializadas, la revisión de procesos contractuales adelantados por otras entidades con objeto similar, y el análisis de precios históricos del servicio.

Para el caso del presente proceso, se optó por una metodología combinada que incluyó el análisis de precios de mercado, la obtención y evaluación de cotizaciones actualizadas de proveedores, así como la revisión comparativa de costos registrados en procesos similares ejecutados por otras entidades. Este enfoque permitió sustentar técnicamente el valor estimado del presupuesto oficial, garantizando razonabilidad, pertinencia y coherencia frente a las condiciones actuales del mercado.

6.1. Estimación del POE

Para la estimación del presupuesto, se tomaron los valores de acuerdo con la proyección de las necesidades del FVB, en las variables tipo de vehículo, horas y disponibilidad Horaria, con el fin de determinar la proyección del presupuesto total estimado por vigencia.

Al respecto, se realiza un análisis de valores unitarios de las cotizaciones allegadas. Inicialmente, se procede a calcular el promedio de las cotizaciones y la desviación estándar. Este análisis tiene como objetivo determinar la dispersión de los datos y evaluar la consistencia de las cifras proporcionadas por las diferentes empresas y los valores del contrato actual. Posteriormente, se

calculó el coeficiente de variación, el margen de confiabilidad y el nivel de confiabilidad, con el propósito de obtener datos comparables que permitieran establecer un valor ajustado del mercado para cada uno de los requerimientos del servicio.

Para ello, se solicitó cotizar las siguientes características requeridas por la Entidad:

- Tipo de Vehículo: CAMIONETA SUV o CAMIONETA HÍBRIDA o ELECTRICA
- Modalidad: Por hora.
- Modalidad: Mensual.
- Disponibilidad de horas al día: 12 horas de Lunes a Viernes.
- Disponibilidad de horas al día: 12 horas de Domingo a Domingo.

Tabla 14 Necesidades de transporte y por tipo de vehículo

<i>Necesidad para los funcionarios de la Entidad</i>	
CAMIONETA SUV o CAMIONETA HÍBRIDA o ELÉCTRICA	1
<i>Total</i>	1

Con el fin de que el operador del servicio de transporte especial preste una adecuada asistencia, se deberá cumplir con las condiciones técnicas presentadas a continuación:

Tabla 15 Características mínimas de los vehículos

tipo de Vehículo	Características
CAMIONETA SUV Y/O STATION WAGON o HÍBRIDA o ELÉCTRICA (Ley 1964 de 2019, Artículo 8)	Clase Vehículo: Camioneta
	Tipo Carrocería: Station Wagon – SUV
	Capacidad: De cinco (5) personas (4 pasajeros y el conductor)
	Transmisión: 4X2 y/o 4X4
	Tipo de Combustible y/o energía: Gasolina, y/o Gas o diésel o eléctrico o híbrido.
	Modelo: 2021 en adelante.
	Cilindraje: Mínimo 1.300 C.C. Valor registrado en la Licencia de Tránsito. (Aplica para vehículos de combustión interna e híbridas)
	Potencia mínima (HP/kW): 70 Valor registrado en la Licencia de Tránsito. (Aplica para vehículos eléctricos).
	Autonomía mínima: 250 kilómetros por carga. (Aplica para vehículos eléctricos)
	Capacidad mínima baterías: 14 kWh (Aplica para vehículos eléctricos)
	Cinturones de seguridad: En todos los asientos
	Mínimo cuatro (4) bolsas de aire delanteras “Frontal Airbags”
	Luces antiniebla y exploradoras.
	Placa de servicio público.
	Cantidad de puertas: Mínimo Cuatro (4)
Dispositivo de velocidad.	
Matriculado en Bogotá D.C.	
Color: Con los colores autorizados según Decreto 431 de 2017	

Fuente: Equipo estructurador.

Tabla 16 Análisis de costos para Servicios Fijos y por Demanda

Tipo de Vehículo requerido	Horas	Disponibilidad Horaria	Referencia 2025	Referencia 2026
CAMIONETA SUV /CAMIONETA HÍBRIDA O ELECTRICA	12 HRS	Lunes a viernes en un horario variable en el rango de 6:00am a 11:00 pm	\$ 9.732.089,00	\$ 10.046.435,50
	12 HRS	Lunes a domingo en un horario variable en el rango de 6:00 a.m. a 11:00p.m	\$ 11.222.927,00	\$ 11.585.427,50
	DIA	Valor por día (12 horas)	\$ 385.000,00	\$ 397.435,50
	HR	Valor hora adicional	\$ 40.833,00	\$ 42.152,00

AÑO	cantidad	MESES	Precio Mensual Unitario de Referencia	TOTAL
2025	1	6	\$ 11.222.927,00	\$ 67.337.562,00
2026	1	6	\$ 11.585.427,50	\$ 69.512.565,00
COSTO DIRECTO				\$ 136.850.127,00
IVA (19%)				-
TOTAL				\$ 136.850.127,00

Fuente: Análisis de mercado resultado de cotizaciones y fuentes secundarias

6.2. Presupuesto Oficial

El valor estimado del contrato es de hasta **CIENTO TREINTA Y SEIS MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA MIL CIENTO VEINTISIETE PESOS (\$ 136.850.127)**, el cual incluye administración, impuestos, tasas, contribuciones, retenciones, deducciones y todos los costos directos e indirectos a que haya lugar, por concepto de la prestación del servicio dispuestos para la ejecución del objeto contractual.

Notas:

- Los impuestos, a nivel nacional a cargo del contratista, se aplicarán de acuerdo con la naturaleza del mismo establecida en el RUT: persona natural, persona jurídica, régimen común, régimen simplificado, gran contribuyente y autor retenedor.
- Para la vigencia 2026, se indexaron los precios de referencia al 3.23% de acuerdo a los supuestos macroeconómicos de la Secretaría de Hacienda²⁰.

6.3. FORMA DE PAGO

El FONDO pagará, el valor de **los servicios efectivamente prestados mediante pagos mensuales vencidos**, acorde con los valores unitarios descritos en la propuesta, con base en cortes al último día de cada mes y previa suscripción del acta de recibo a satisfacción para el periodo facturado.

Teniendo como base la disponibilidad mínima requerida.

7. CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL

Para analizar el comportamiento financiero del sector, se analizó la información del universo de empresas relacionadas con los servicios contenida en la plataforma de las empresas registradas en el *Superintendencia de Sociedades (SIIS) corte 2024*, bajo las actividades económicas (4921) Transporte de pasajeros; (4922) Transporte mixto; (7710) Alquiler y arrendamiento de vehículos automotores y (7911) Actividades de las agencias de viaje.

²⁰ <https://www.haciendabogota.gov.co/es/sdh/supuestos-macroeconomicos-1>

Así las cosas y a partir del análisis de los indicadores financieros y organizacionales aplicables al sector, y considerando las empresas clasificadas bajo los códigos de actividades económicas según la CIIU, se pueden establecer las siguientes consideraciones:

MÁRGENES ESTABLECIDOS PARA CADA INDICADOR FINANCIERO

ÍNDICE	FORMULA	VALORES ACEPTABLES
Índice de liquidez	$Activo\ Corriente / Pasivo\ Corriente$	$\geq 1,66$ veces
Índice de endeudamiento	$Pasivo\ Total / Activo\ Total$	$\leq 63\%$
Razón de cobertura de intereses	$Utilidad\ Operacional / Gastos\ de\ Intereses$	$\geq 2,4$ veces ó indeterminado
Capital de Trabajo	$Activo\ Corriente - Pasivo\ Corriente$	$CT \geq 24\%$ del POE
Rentabilidad del patrimonio	$Utilidad\ Operacional / Patrimonio$	$\geq 0,17$
Rentabilidad del activo	$Utilidad\ Operacional / Activo$	$\geq 0,06$

8. APROPIACIÓN PRESUPUESTAL

El valor del contrato resultado del presente proceso de selección se encuentra respaldado por la disponibilidad presupuestal emitida para los proyectos o grupos de costos relacionados en la siguiente tabla:

Tabla 17 Documento de Disponibilidad con recursos para el proceso

No. de Documento	Fecha de Documento	Código o Rubro	Concepto o detalle del Objeto o del gasto	Vigencia del Documento	Valor Total

Fuente: Fondo para la Vida y la Biodiversidad

De acuerdo con lo anterior, las obligaciones que se contraen por parte el **Fondo para la Vida y la Biodiversidad** con ocasión de este proceso de selección y el contrato que se suscriba están respaldadas con recursos del presupuesto del **Fondo para la Vida y la Biodiversidad**, según consta en los Certificados de Disponibilidad Presupuestal citados anteriormente.

Elaboro: Equipo estructurador FVB.