



## ANEXO ANALISIS DEL SECTOR

## a. Estudio del Sector

**Aspectos Generales**

El sector transporte juega un papel importante en la consolidación de los procesos de globalización y de competitividad en Colombia. En este sentido, se está presenciando una transformación dentro de este sector, acentuada por el crecimiento de la población urbana. El sector de transporte ha sufrido una importante transformación ante la desafortunada pérdida, hace ya más de 50 años, del ferrocarril y del transporte fluvial por el río Magdalena. Los retos en esta materia se han dirigido a consolidar el transporte por carretera (tanto de carga como de pasajeros) y el transporte urbano masivo, como una manera de enfrentar el crecimiento económico y el rápido crecimiento de población colombiana. La transformación del sector de transporte ha venido acompañada del desarrollo de otros sectores tales como la infraestructura, los combustibles, los repuestos y los servicios de asistencia al transporte. El transporte se define como el movimiento de personas y de carga (bienes) a lo largo de un espacio físico, utilizando tres modos: terrestre, aéreo o fluvial (y sus combinaciones). El transporte terrestre está constituido, por un lado, por el transporte por carreteras de vehículos de toda clase que transporten carga y pasajeros y, por otro lado, por el transporte ferroviario con locomotoras. El transporte aéreo comprende el uso del espacio aéreo de aviones de toda clase y el transporte fluvial implica el transporte por mar, ríos y lagos. El sector de transporte se clasifica como un servicio. El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) es el encargado de elaborar las cifras que muestran el desempeño de este sector. Esta institución produce dos tipos de indicadores: unas cifras que se enmarcan en las cuentas nacionales de forma anual y otras cifras derivadas de la encuesta de transporte urbano de pasajeros de manera trimestral. En las cuentas nacionales existe una macrocuenta de servicios que incluye el transporte, así como los servicios financieros, de comercio y las telecomunicaciones, etc. Al interior del sector de transporte como servicio se identifican dos tipos de subcuentas consideradas equivalentes: las subcuentas calculadas a partir del enfoque de destino de la producción o enfoque del gasto y las subcuentas a partir del enfoque del origen de la producción del ingreso. TOMADO DE:

<http://aprendeonlinea.udea.edu.co/revistas/index.php/coyuntura/article/view/3302/3066>

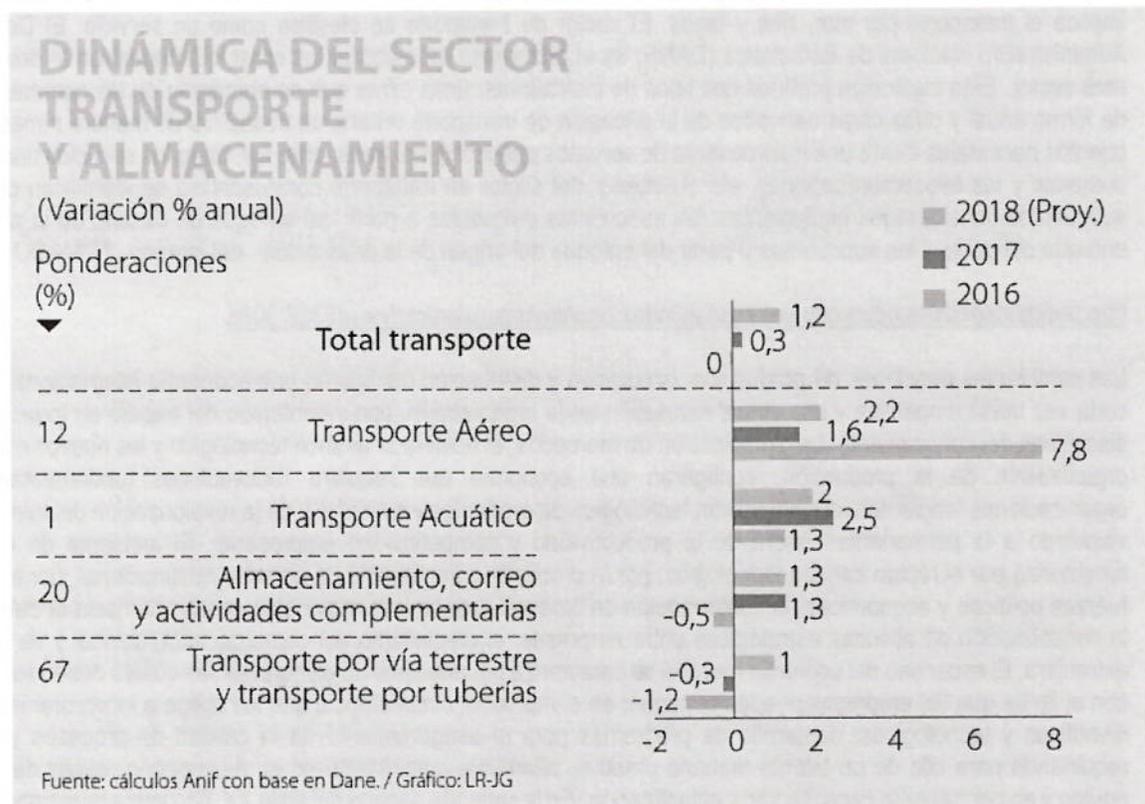
Las cambiantes relaciones de producción, circulación y distribución configuran una economía internacional y nacional, cada vez más competitiva y una virtual revolución en la organización, tipo y contenido del trabajo en todas las áreas y disciplinas del conocimiento. La globalización de mercados, el acelerado avance tecnológico y los nuevos esquemas de organización de la producción, configuran una economía que requiere renovaciones fundamentales en las organizaciones tendientes a la innovación tecnológica de productos y servicios y de la revalorización del talento humano vinculado a la permanente mejora de la productividad y competitividad empresarial. El ambiente de mercado se caracteriza por el rápido cambio tecnológico, por la creciente competencia de carácter multinacional, por el cambio de fuerzas políticas y económicas, la conformación de bloques económicos regionales, tendencia hacia la desregulación, la consolidación de alianzas estratégicas entre empresas, el crecimiento del comercio internacional y de la inversión extranjera. El escenario del comercio mundial se caracteriza por una serie de exigencias, las cuáles deben ser superadas con el fin de que las empresas puedan continuar en el mercado, circunstancia que les obliga a incorporar innovaciones científicas y tecnológicas, desarrollo de programas para el aseguramiento de la calidad de procesos y productos, requiriendo para ello de un talento humano creativo, altamente competente en su desempeño, capaz de trabajar en equipo y en permanente capacitación y actualización. En la segunda década del siglo XX, Colombia registraba en materia de transporte e infraestructura, uno de los sistemas más atrasados en todo el continente latinoamericano; solo hasta la década del sesenta y posteriormente al inicio de la década de los noventa con la ley marco del comercio exterior (Ley 7 de enero de 1991) se le dio un viraje al país con la visión puesta en los mercados internacionales y dio origen a la apertura económica. Dicha apertura trajo consigo un nuevo reto para los empresarios (entre ellos los del sector transporte) y para el Estado porque estableció los criterios y objetivos generales de política y comercio exterior. La Mesa Sectorial del Transporte, tiene como objetivo principal, concertar y elaborar los estándares de competencia laboral que



serán utilizados como referente para certificar a los trabajadores del sector transporte y como insumo para elaborar y desarrollar programas de formación profesional, evaluación y certificación de la calidad de los trabajadores, e implementar acciones formativas cuando aún no alcanzan el estándar deseable y de otra parte fomentar políticas de gestión de talento humano que inicia en procesos de selección y promoción. El transporte se considera como un sistema constituido por dos elementos principales claramente definidos: la infraestructura física (la cuál corresponde a las instalaciones fijas tales como la red vial, terminales, puertos y aquellas que permiten los servicios conexos al transporte) y el componente operativo (las empresas y la oferta de parque automotor). En Colombia, la infraestructura y los servicios de transporte han sido deficientes, en parte, por las dificultades naturales y cuantiosas inversiones requeridas para su implementación. Sin embargo, esta situación se agrava cuando las empresas y las instituciones no son capaces de corregir oportunamente los problemas ni de generar modernas estrategias de competencia. Vinculado con ello, el modelo de desarrollo económico vigente hasta comienzos de los años 90, de sustitución de importaciones y protección efectiva, fracasó, situándose en contravía de las tendencias mundiales.

TOMADO DE: <http://repositorio.sena.edu.co/bitstream/11404/2150/1/3082.pdf> 5.2. ESTUDIO DE LA OFERTA

Según reveló recientemente el Dane, el sector transporte registró un pobre crecimiento del 0,3% anual durante el año 2017, aunque se aceleró frente al crecimiento nulo observado un año atrás (ver gráfico adjunto). Así, el desempeño del sector transporte fue incluso inferior al de la economía como un todo, la cual se expandió tan solo un 1,8% anual en 2017 (vs. el 2% en 2016).



Al analizar el desempeño del sector por modo de transporte, se observa que el que registró el mejor comportamiento fue el transporte por vía acuática, pero su participación en el total del sector es la más baja (1%).



En efecto, este rubro se expandió un 2,5% anual en 2017, acelerándose luego del crecimiento del 1,3% observado en 2016. Ello obedeció principalmente al aumento en el movimiento de carga internacional marítima hacia los 183 millones de toneladas (vs. 167 millones en 2016).

El transporte por vía aérea (participación del 12% del total del sector) registró una expansión del 1,6% anual, significativamente inferior al 7,8% observado un año atrás. Esto fue consecuencia de una fuerte desaceleración en el movimiento de pasajeros por este modo, pese al mantenimiento de los niveles de crecimiento del movimiento de carga. Por el lado de los pasajeros, la movilización por modo aéreo pasó del +4,8% anual en 2016 al -0,4% en 2017.

El factor principal que influyó en este comportamiento fue el paro de Avianca de septiembre-noviembre de 2017, que se tradujo en una disminución del -2,6% en la movilización de pasajeros nacionales (en donde se llegaron a ver disminuciones puntuales del -20% en octubre).

Este paro también influyó en la desaceleración que se observó en la movilización de pasajeros internacionales (que pasó de crecer al 7,2% en 2016 hacia el 4% en 2017). No obstante, en este último caso se mantienen cifras positivas gracias a las mejoras recientes en seguridad del país y al desarrollo del sector turismo a nivel nacional, aunque este todavía dista de referentes internacionales (ver Comentario Económico del 16 de mayo de 2018).

Por el lado de la movilización de carga por vía aérea, esta logró mantener un crecimiento del 3,7% en 2017 (vs. 3,5% en 2016). Allí la caída en el movimiento de carga nacional (-4,6% en 2017 vs. +3,5% en 2016) logró ser contrarrestada por la expansión en el movimiento de carga internacional (+6,2% vs. +3,5%).

El subsector de almacenamiento, correo y actividades complementarias al transporte (participación del 20% en todo el sector) mostró una expansión de +1,3% en 2017, lo que significó una recuperación frente al -0,5% observado en 2016.

Allí, la caída de los ingresos de las actividades de correo (-0,6% en 2017 vs. +3,9% en 2016) fue compensada por el crecimiento, aunque menor que un año atrás, en los ingresos de las actividades relacionadas con el almacenamiento y las complementarias al transporte (2,3% vs. 5,5%), que tiene una mayor ponderación en este subsector.

Finalmente, el transporte por modo terrestre (con una ponderación del 67%, donde la mayor parte corresponde al modo vial) exhibió una caída del -0,3% anual en 2017, aunque esto significó una leve "recuperación" frente al -1,2% registrado un año atrás.

La fuerte debilidad sectorial de 2017, evidenciada en contracciones en los sectores de industria (-2%) y minería (-4,3%) y una desaceleración en comercio (+1,3 vs. 2,2% en 2016), ver Informe Semanal No. 1401 de marzo de 2018, explica la contracción del valor agregado del transporte terrestre (vial y férreo) tanto en carga como en pasajeros.

Por ejemplo, la movilización de pasajeros a nivel urbano estuvo en línea con esto, pues en 2017 se movilizaron en promedio 32,5 millones de pasajeros urbanos por día, con lo cual se registró una contracción del -1,6% anual (vs. -1,6% un año atrás).

Para 2018 (como un todo), Anif estima que el PIB-real del sector transporte exhibirá una recuperación hacia el 1,2% anual, superior al 0,3% registrado en 2017. La recuperación de la economía hacia crecimientos de 2,3% real en 2018 (vs. 1,8% en 2017), impulsada por el crecimiento de las principales ramas de actividad económica, ayudará al desempeño de todo el sector transporte.



En particular, el transporte terrestre se recuperaría hacia crecimientos del 1% anual (vs. -0,3% en 2017) gracias al buen desempeño proyectado en sectores intensivos en carga terrestre como la industria (0,5% en 2018 vs. -2% en 2017), el sector minero-energético encabezado por carbón e hidrocarburos (+0,5% en 2018 vs. -4,3% en 2017) y el comercio (3,4% en 2018 vs. 1,3% en 2017). Por su parte, el transporte aéreo registraría una recuperación hacia el 2,2% (vs. 1,6% en 2017), que ya se evidencia en las cifras del primer trimestre (creciendo al 6,3% real vs. -0,2% de un año atrás), gracias al buen desempeño sectorial ya comentado, y al efecto estadístico a favor si no se presenta una situación de paro similar a la del cierre del año anterior.

Finalmente, el transporte acuático experimentaría una leve desaceleración hacia el 2% en 2018 (vs. 2,5% en 2017), debido a los bajos crecimientos proyectados para los volúmenes tanto de exportaciones (2,2%) como de importaciones (2,6%) en 2018.

### b. Aspecto Financiero

La metodología y disposiciones para la evaluación financiera de la contratación de Fondo Colombia en Paz, se aplican para todos los procesos de selección, los contratos, y convenios con personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, de naturaleza pública o privada, y para ejecución de las diferentes de recursos, en concordancia y coherencia con los parámetros y lineamientos establecidos en el decreto 1510 de 2013 aplicables al derecho privado, y en atención con los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad.

De acuerdo con lo anterior, para efectos del análisis de la capacidad financiera y capacidad organizacional se establecen unas condiciones mínimas a través de su liquidez y endeudamiento, razón de cobertura, rentabilidad del patrimonio y del activo como lo señala el artículo 10 del decreto 1510 de 2013, que muestren las condiciones aptitud del proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato.

En este sentido, para el proceso de evaluación financiera de adelantan los siguientes análisis:

- Se efectúa un análisis de la información contenida en la ficha técnica de la solicitud de contratación, de la cual se extrae la información de contexto y del sector según su objeto a contratar, con el fin de establecer los parámetros de los indicadores financieros mínimos que permitan seleccionar los proponentes con aptitudes y condiciones mínimas de riesgo.
- Con la información del objeto del contrato, se determinan las actividades a contratar de acuerdo con la naturaleza del contrato y se clasifican de acuerdo con la codificación CIU.
- Los códigos CIU son seleccionados en la base de datos de la Superintendencia de Sociedades y/o cámara de comercio de la vigencia anterior al proceso, la cual contiene una amplia cobertura de entidades dedicadas a las actividades objeto del contrato, posibles oferentes, con una amplia información financiera de sus balances, y de la cual se determina las cifras necesarias para establecer los indicadores financieros.
- De la selección anterior, aunado a la información de las características del plazo, valor y forma de pago del contrato, se efectúa un proceso de selección de oferentes con indicadores que permitan tener una mínima probabilidad de riesgos financieros y una mayor probabilidad el cumplimiento del mismo.
- Para cada uno de indicadores y de acuerdo con los límites establecidos, se depuran indicador por indicador hasta establecer una base representativa de los posibles oferentes con todos los indicadores financieros.



- Para efectos de la depuración de los indicadores, el proceso de análisis inicia con el indicador de liquidez, seguidos de los de endeudamiento, capital de trabajo, razón de cobertura, rentabilidad del patrimonio y rentabilidad del activo.
- En términos generales, y de acuerdo con el proceso a realizar, el análisis de indicadores y su probabilidad de riesgo se determina con la siguiente matriz:

INDICADOR	ENTRE MAYOR EL INDICADOR EL RIESGO ES.	LIMITE A ESTABLECER ENTIDAD
Índice de liquidez	Menor	Mínimo
Índice de endeudamiento	Mayor	Máximo
Razón de cobertura	Menor	Mínimo
Rentabilidad del patrimonio	Menor	Mínimo
Rentabilidad del activo	Menor	Mínimo

- Una vez establecidos los indicadores anteriores, se elabora el capítulo financiero para la respectiva contratación en el cual se solicita, para cada proponente, la documentación con la información necesaria para el cumplimiento de dichos parámetros y contar con la información fidedigna y por quien tenga la responsabilidad profesional de prepararla y certificarla.

La documentación que en términos generales se requiere en este capítulo financiero son:

- ✓ Estados Financieros Básicos
- ✓ Dictamen debidamente firmado por el revisor fiscal
- ✓ Certificado de vigencia de inscripción y antecedentes disciplinarios del Contador y/o Revisor Fiscal
- ✓ Tarjeta profesional del Contador y/o Revisor Fiscal
- ✓ Criterios Financieros Habilitantes
- ✓ Indicadores Financieros
- ✓ Indicadores de Capacidad Organizacional

Para los procesos de contratación solicitamos que el dictamen sea limpio y hacemos la salvedad de que se entiende por limpio, esto con el propósito que si el dictamen contiene salvedades pero en el mismo se declara que los Estados Financieros presentan razonablemente en todos los aspectos significativos, la situación financiera, los cambios en el patrimonio, los resultados de operaciones y los cambios de la situación financiera de la entidad, de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados, no excluyamos un posible oferente que pueda ejecutar el contrato en las condiciones y calidades que requiere la entidad.

**Indicador Si el indicador es mayor,  
la probabilidad de Riesgo es Limite<sup>12</sup>**

**\*(Ver anexo Estudio Financiero)**

### **c. Estudio de Oferta**

En el Sector del transporte de acuerdo con el estudio efectuado, la oferta tiene varias modalidades, así:



**Prestación del servicio público de transporte**, tiene las siguientes características:

- Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contra prestación pactada normalmente en dinero.
- Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia.
- El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación -la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios -que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte ( ley 336/96, art. 2°).
- Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado.
- El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado.
- Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (ley 336/96, arto 22).
- Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio.

**Prestación privada de transporte**, tiene las siguientes características:

- La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su ámbito exclusivamente privado.
- Tiene por objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad.
- Es una actividad sujeta a la inspección, vigilancia y control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía.

De otra parte, para la prestación de este servicio público existen diferentes formas de vinculación (contrato) que admite el ordenamiento legal y reglamentario del transporte, caben todos aquellos contratos previstos en las legislaciones civil, comercial, financiera, de transporte etc., entre las cuales son de usual utilización las siguientes modalidades: - Contrato de vinculación con administración del bien (vehículos). - Contrato de vinculación sin administración - Contrato de arrendamiento simple. - Contrato de leasing o arrendamiento financiero, esto es, con opción de compra, mediante un contrato de arrendamiento financiero, entregan los vehículos para su uso a cambio del pago de un canon periódico durante un plazo establecido y al finalizar el contrato, tiene la posibilidad de adquirir el vehículo pagando un porcentaje pactado desde el inicio del contrato, denominado opción de compra. • Contrato de arrendamiento operativo o renting, es decir, sin opción de compra, en donde su valor se calcula de acuerdo con el tipo de vehículo y el uso que se le dará el kilometraje a recorrer durante el periodo de la operación, el plazo del contrato. No incluye: mantenimientos correctivos, todas aquellas actividades no incluidas en el mantenimiento preventivo, deducibles, cambio de llantas, combustible, conductor, gastos derivados de la logística propia de la operación (ej. Peajes). • Contratos atípicos que prevean la tenencia, posesión o disposición de uso del vehículo en cabeza de la empresa transportadora. • Las empresas por lo general están constituidas de acuerdo al Código de Comercio en: Sociedades Anónimas o Limitadas; Cooperativas, Comanditas Simples y por acciones; para este servicio no están autorizados las personas naturales. En concordancia con la política Nacional establecida en el Plan de Desarrollo 2010-2014 "Prosperidad para todos", en donde se destaca el principio de promoción de la competencia y la eliminación de las barreras de entrada para los prestadores del servicio, la nueva regulación del transporte promoverá la creación de empresas de transporte, propietarias de la totalidad del parque automotor, eliminando la restricción existente en la actualidad de creación de empresas solo en los municipios donde hoy no existan. • Según el reporte Final de Consultoría, consultor ICOVIAS LTDA, Septiembre de 2012 se encuentran habilitadas por el Ministerio de Transporte un total de 1.121 empresas para prestar el servicio público terrestre automotor especial en el territorio nacional, de las cuales el 31% han sido habilitadas en la Dirección Territorial-



DT de Cundinamarca, el 13% en la DT de Antioquia, el 11% en la del Valle, el 8% en la DT de Boyacá y Casanare, mientras el restante 37 % se encuentran habilitadas en las otras 16 territoriales del País. • La evolución del número de empresas ha sido importante entre los años 2000 y 2004, en donde se tuvo un aumento de 136 a 918 empresas, que corresponde a un crecimiento de 67,5% a una tasa del 61% anual. Posteriormente la tasa de crecimiento anual bajo a 1,5 % hasta el año 2009, pero actualmente va en aumento, registrándose una tasa que corresponde al 2,8% anual. La Resolución 3178 de 2008 y la modificación al artículo 2 con la Resolución 3054 de 2009, abren la posibilidad de vinculación de vehículos clase camioneta incluidos hasta de 9 pasajeros de capacidad y camionetas doble cabina), hasta copar la capacidad transportadora soportada en los nuevos contratos que surjan a la empresa de transporte, con la salvedad de ser propiedad de la empresa o en arrendamiento financiero cuyo locatario sea la empresa de transporte. Este hecho se tradujo en informalidad en procesos posteriores a la vinculación, ya que los vehículos camionetas pasaban de ser propiedad de empresas, a pasar propiedad de personas naturales o empresas no relacionadas con el Transporte. Según los datos consignados en la base del parque automotor del Ministerio de Transporte, en el año 2008 cuando entra en vigencia la normativa se incrementa en 400% la cantidad de vehículos doble cabina vinculados, vehículos que solo podrían ser vinculados a nombre de una empresa de Transporte especial y que ahora tienen otros propietarios, siendo el 85% del parque automotor vinculado este año.

Tomado de:

<http://www.uniajc.edu.co/documentos/2015/contratacion/Enero/ANALISIS%20DEL%20SECTOR%20Transp.%20pasajeros.pdf>

**TRANSPORTE DE PASAJEROS:** El transporte fluvial de pasajeros es aquel utilizado para el traslado de personas y/o cosas, por medio de embarcaciones apropiadas, bajo condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica. Es utilizado en aquellas regiones donde la infraestructura vial es limitada y en muchas regiones del país es el único medio de transporte. Más, sin embargo, teniendo una demanda bien importante, la infraestructura disponible es muy deficiente; no existen terminales de pasajeros y los usuarios se ven obligados a utilizar los servicios sin las condiciones básicas requeridas. Esto por supuesto tiene repercusiones en el fomento a las empresas navieras de servicio privado, pues no hay ningún incentivo para atraer la inversión privada con el fin de mejorar los equipos y sus especificaciones técnicas y de diseño para la movilización efectiva de pasajeros. El transporte de pasajeros se realiza con equipos inadecuados, utilizando motores fuera de borda muy costosos, con consumos elevados de combustible que dan rendimientos del orden de 3.5km /galón, vida útil muy corta y además generadora de alta contaminación; los itinerarios establecidos no son los más adecuados y en la mayoría de los casos no se cumplen los horarios, generando mucha incertidumbre y costos superiores a otros modos de transporte.

### ¿Quién vende?

En Colombia encontramos gran cantidad de empresas relacionadas con el servicio de transporte entre las encontramos:

EMPRESA	DIRECCIÓN	PAGINA WEB	TELÉFONO
TRANES	CALLE 52 No 77c -35 Medellín	<a href="http://www.tranes.com.co">www.tranes.com.co</a>	4483197
TRANSPORTES JR	CALLE 81 No 92-10	<a href="http://www.transportesjr.com.co">www.transportesjr.com.co</a>	3296510
TRANSPORTES NUEVA ERA	CARRERA 49 No 85 a 30	<a href="http://www.tne.com">www.tne.com</a>	3204980602
TRANSPORTES ALIADOS	CALLE 41 No 25-24	<a href="http://www.transportesaliados.com">www.transportesaliados.com</a>	3827406 - 3142400452



LIDERTRANS	CALLE 40 No 22-17	www.lidertrans.com	3380873
TRANSMOVILIZANDO	CRA 69 No 95-26	www.transmovilizando.com	7186826
REY DE REYES EN C	CALLE 3 26B -03 Fusagasugá	Reydereyestours.co	3214921198

**Gremios:**

En Colombia a la fecha se encuentran agremiadas las empresas relacionadas con el servicio de transporte especial dentro de los cuales encontramos:

- **FENALTRE:** FEDERACION NACIONAL DE TRANSPORTADORES DE SERVICIOS ESPECIALES Y TURISMO
- **FENALTRAES:** FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTADORES DE SERVICIO ESPECIAL Y DE TURISMO
- **ACOLTES:** ASOCIACIÓN COLOMBIANA DEL TRANSPORTE ESPECIAL Y DE TURISMO

**Cómo contratan otras entidades**

En cuanto a las entidades oficiales, éstas celebran este tipo de contratos de la siguiente manera de acuerdo con las publicaciones del SECOP, se toma la siguiente muestra:

INSTITUCIÓN	VALOR	MODALIDAD	OBJETO
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	1.318.082.400	Selección abreviada subasta inversa	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS, CON PLENA AUTONOMÍA TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA Y BAJO SU PROPIA RESPONSABILIDAD, PARA LAS DEPENDENCIAS QUE CONFORMAN LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL – UAERMV
AGENCIA DE DESARROLLO RURAL	2.116.800.000	Selección abreviada subasta inversa	RESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL CON CONDUCTOR A TODO COSTO DENTRO DEL TERRITORIO NACIONAL, PARA TRANSPORTAR PERSONAL DE LA AGENCIA DE DESARROLLO RURAL EN LAS ZONAS DE COBERTURA DE LAS UNIDADES TÉCNICAS TERRITORIALES Y/O DONDE ESTA LO REQUIERA
INSTITUTO DISTRITAL DE GESTION DE RIESGOS Y CAMBIO CLIMATICO	377.987.400	Selección abreviada subasta inversa	ONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL PARA EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES QUE TIENE A CARGO EL IDIGER COMO COORDINADOR DEL SISTEMA



**Análisis Del Sector**

			DISTRITAL DE GESTIÓN DE RIESGOS Y CAMBIO CLIMÁTICO
SECRETARIA DISTRITAL DEL HABITAT	792.240.000	Selección abreviada subasta inversa	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL, INCLUIDOS TODOS LOS GASTOS INHERENTES AL MISMO.
MINISTERIO DEL TRABAJO NIVEL CENTRAL	881.308.241,2	Selección abreviada subasta inversa	Servicio de Transporte Terrestre para el Ministerio del Trabajo
EMPRESA DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO DE BOGOTÁ - E.S.P.	\$ 6.110.101.500	Contratación régimen especial	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA LOS SERVIDORES PÚBLICOS DE LA EAAB-ESP., Y PARA AQUELLOS SERVICIOS ESPECIALES QUE REQUIERA LA EMPRESA

**GIMENA MELGAREJO PINZON**

Coordinadora GIT Servicios Administrativos  
Agencia de Renovación del Territorio

Elaboró: Jorge Plazas

