 <b>UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS</b>	<b>PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS</b>		
	<b>ESTUDIO DEL SECTOR</b>		
	<b>Código:</b> FO-GBS-35	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha de aprobación:</b> 30/09/2021
			<b>Página:</b> 1 de 22

Villavicencio, 09 de mayo de 2022

Doctor:

**CHARLES ROBIN AROSA CARRERA**

Rector

**UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS**

Ciudad.

En cumplimiento del Acuerdo Superior No. 027 de 2020 Estatuto General de Contratación y la Resolución Rectoral No. 0685 de 2021, me permito presentar ante usted el **ESTUDIO DEL SECTOR** para llevar a cabo la presente contratación.

## 1. INTRODUCCIÓN: CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS – CONVOCATORIA PÚBLICA

La Universidad de los Llanos tiene como propósito dar cumplimiento a lo definido en el literal j) artículo 27. **Estudio del sector** para la convocatoria pública, de la Resolución Rectoral No. 0685 de 2021 “*Por medio de la cual se adopta el Manual de Contratación de la Universidad de los Llanos, y se derogan las Resoluciones 2661 de 2011, 2079 de 2014 y 2588 de 2015*”.

El estudio del sector que refiere el proceso contractual establece el deber de las instituciones en analizar el sector relativo al objeto de contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de Riesgo. Este análisis es necesario para conocer los aspectos relacionados con el objeto del proceso de contratación, exponiendo el mercado del bien, obra o servicio que se pretende adquirir, de manera que esta información sirve para diseñar los lineamientos y factores de referencia que se van a sugerir, en cumplimiento de los principios de eficacia, eficiencia, economía y promoción de la competencia.

La Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte”, tiene por objeto establecer los principios y criterios que justifican la regulación y reglamentación del transporte público [...] y su operación en el territorio nacional.

El artículo 117 de la Ley 30 de 1992 “Por la cual se organiza el servicio público de la Educación Superior”, modificado por la ley 1503 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones” en el artículo 8 señala que “las Instituciones de Educación Superior deben adelantar programas de bienestar, entendidos como el conjunto de actividades que se orientan al desarrollo físico, psicoactivo, espiritual y social de los estudiantes, docentes y personal administrativo”, dejando en cabeza del Consejo Nacional de Educación Superior (CESU), entre otras, la responsabilidad de determinar las políticas de Bienestar Universitario.


El Consejo Nacional de Educación Superior (CESU), expidió el Acuerdo N° 03 de 1995 “por el cual se establecen las políticas de Bienestar Universitario”, en cuyo artículo 6, dispuso que las Instituciones de Educación Superior deben atender las áreas de Salud, Cultura, Desarrollo Humano, Promoción socioeconómica y Recreación y Deportes.

La Universidad de los Llanos, articula las políticas de permanencia y bienestar, como parte de una estrategia integral de mejoramiento de la calidad académica y el fomento de la graduación estudiantil. Por consiguiente, adoptó los lineamientos de la Guía para la Implementación del Modelo de Gestión de Permanencia y Graduación Estudiantil en Instituciones de Educación Superior del Ministerio de Educación Nacional.

La Universidad de los Llanos adopta la política de permanencia y graduación mediante Acuerdo Superior No 05 del 2016, asumiendo el establecimiento de un modelo de gestión para la permanencia y graduación que involucra los procesos y subprocesos claves de este propósito como la docencia y el bienestar universitario entre otros. Conformando el Comité Institucional de Permanencia y Graduación y atribuye a este la competencia de desarrollar el modelo, dejando al Programa de Retención Estudiantil Unillanista –PREU la Secretaría Técnica de este comité. Acuerda que los programas, proyectos y

Campus Barcelona, Km. 12 Vía Puerto López, Villavicencio – Meta

Campus San Antonio, calle 37 B N° 40 - 103 Barrio el Barzal, Villavicencio – Meta

 <b>UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS</b>	<b>PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS</b>		
	<b>ESTUDIO DEL SECTOR</b>		
	<b>Código:</b> FO-GBS-35	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha de aprobación:</b> 30/09/2021
			<b>Página:</b> 2 de 22

estrategias tienen un enfoque preventivo e integral para prevenir los riesgos de la deserción estudiantil y que sus acciones se concentran en cuatro ejes: académico, psicosocial, socio económico e institucional.

La Universidad en aras de asegurar el cumplimiento de sus funciones académicas y administrativas, y para brindar el correspondiente apoyo en la movilización no solo de los estudiantes, sino funcionarios y personal contratista de la Universidad, requiere el servicio de transporte, para el desarrollo de sus actividades diarias.

Con el fin de proveer a la comunidad universitaria, especialmente el estamento estudiantil, de herramientas para llevar a cabo el normal desarrollo de sus actividades académicas, la Universidad encuentra que el transporte público en el campus Barcelona es insuficiente para el traslado de los estudiantes y en aras de asegurar el cumplimiento de sus funciones académicas, decide brindar el correspondiente apoyo en el desplazamiento de sus estudiantes desde diferentes puntos de la ciudad hacia el campus Barcelona, adicional a ello, desde el año 2018 en el campus San Antonio se inició con el servicio de transporte teniendo en cuenta las condiciones de inseguridad a la que se ven expuestos los estudiantes de horarios nocturnos, quienes deben dirigirse a diferentes lugares que no cubre el servicio de transporte público que pasa por el campus San Antonio, razón por la cual deben desplazarse hasta el Parque de los Estudiantes.


La Universidad de los Llanos cuenta con una población de 6.180 estudiantes en programas académicos de pregrado, de los cuales 5.815 realizan sus actividades en la jornada de lunes a viernes y 365 en jornada el día sábado, según datos reportados por la Oficina de Admisiones, Registro y Control.

Teniendo en cuenta que, del 100% de los estudiantes matriculados en los programas de pregrado el 91% hace uso del Servicio de Transporte y, dadas las condiciones socioeconómicas de gran parte de la población estudiantil, en donde el 74% pertenece a los estratos 1 y 2 y el 23,19% al estrato 3, se hace necesario identificar fuentes de financiación para subsidiar plenamente el Servicio de Transporte de la Universidad, permitiendo reducir los costos de matrícula de los estudiantes, y a su vez, prevenir el incremento de la deserción estudiantil, teniendo en cuenta que dicha tasa de deserción se proyectó en 6,1% para 2021-1, %, no obstante, para el 2021-1 se prevé una tasa de deserción de 8,8%, debido a las condiciones particulares que se presentaron en ocasión de la pandemia, así como la anomalía académica de los años 2018 y 2019. Adicionalmente, con la apertura de nuevos programas académicos en la Universidad, en los cuales se presentan tasas de deserción mayores a la media en los dos primeros años de apertura hasta estabilizarse.

En respuesta a lo anterior, la Universidad de los Llanos estructuró y presentó ante la Gobernación del Meta el proyecto de inversión titulado "IMPLEMENTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA LA PERMANENCIA Y GRADUACIÓN ESTUDIANTIL EN LA UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS, MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO, DEPARTAMENTO DEL META" - Código BPIN 2022005500023", en calidad de entidad beneficiaria de los recursos asignados de acuerdo con el parágrafo 40 del artículo 40 de la Ley 2056 de 2020, el cual cumplió con las etapas del ciclo de los proyectos de inversión pública, establecidas en el artículo 31 de la Ley 2056 de 2020, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 1.2.1.2.4 y 1.2.1.2.8 del Decreto 1821 de 2020 correspondiente a: primera etapa: formulación y presentación de proyectos; segunda etapa: viabilidad y registro en el Banco de Proyectos de Inversión del Sistema General de Regalías; tercera etapa: priorización y aprobación.

El proyecto contempla la implementación del servicio de transporte para movilidad de estudiantes de pregrado de la Universidad de los Llanos durante cuatro periodos académicos mediante el servicio de 54.792 recorridos, de las cuales 51.192 corresponden a la modalidad presencial y 3.600 recorridos corresponden a modalidad presencial concentrada (semipresencial), con el fin de mejorar las condiciones de los estudiantes de la Universidad de los Llanos como parte de las estrategias para fortalecer las acciones de permanencia y retención de los estudiantes en la educación superior del Departamento del Meta.

Este servicio de transporte se prestará en la ciudad de Villavicencio, en una flota de buses que cumplen con las características aprobadas por el Ministerio de Educación Nacional, de lunes a sábados desde los campus de la Universidad

 <b>UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS</b>	<b>PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS</b>		
	<b>ESTUDIO DEL SECTOR</b>		
<b>Código:</b> FO-GBS-35	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha de aprobación:</b> 30/09/2021	<b>Página:</b> 3 de 22

hacia 13 rutas establecidas por la Institución atendiendo las necesidades actuales de los estudiantes. Para el campus Barcelona el servicio de transporte se prestará a partir de las 5:30 a.m. hasta las 6:30 p.m. y en el campus San Antonio el servicio se prestará a partir de las 8:00 p.m. hasta las 10:00 p.m.

Con el presente proyecto se espera beneficiar principalmente a 5.624 estudiantes que usan el servicio de transporte de la Universidad de los Llanos, además de profesores y personal administrativo de la Universidad que también hacen uso del servicio ocasionalmente.

De conformidad con lo previsto en el artículo 30 de la Ley 2056 de 2020, el Departamento del Meta incorporó en su plan de desarrollo “*Hagamos Grande al Meta 2020-2023*” el capítulo independiente Inversiones con cargo al SGR aprobado mediante Decreto No. 158 de 2021, y el proyecto de inversión aprobado se encuentra incluido en dicho capítulo independiente, relacionado directamente al Sector 22. Educación, 2202 – Programa 2. Hagamos Grande al Meta con Calidad y Fomento de la Educación Superior, Componentes Constitutivos del Programa: Fomento de la Demanda de Educación Superior o Terciaria para Hacer Grande al Meta.

El Departamento del Meta mediante Decreto No. 091 de 2022 “Por medio del cual se prioriza y aprueba un (01) proyecto de inversión financiado con cargo a los recursos provenientes del Sistema General de Regalías, en el marco de la Ley 2056 de 2020, *Decreto 1821 de 2020, Decreto 804 de 2021 y demás disposiciones concordantes*”, priorizó el proyecto de inversión del sector Educación identificado con BPIN 2022005500023 y aprobó los recursos con cargo a las Asignaciones Directas (20%) del Departamento del Meta del bienio 2021-2022 por valor de **CINCO MIL TRESCIENTOS SESENTA Y NUEVE MILLONES SETECIENTOS CUARENTA Y TRES MIL TRESCIENTOS OCHO PESOS MCTE (\$5.369.743.308)**, así como también se designó a la Universidad de los Llanos como entidad ejecutora del proyecto de inversión.

Los anteriores recursos fueron incorporados al presupuesto de la Universidad de los Llanos mediante el Acuerdo Superior N° 007 de marzo 28 de 2022. Los cumplimientos de requisitos previos al inicio de la ejecución del presente proyecto de inversión fueron certificados por la Directora del Departamento Administrativo de Planeación del Meta mediante certificación expedida el día 18 de abril de 2020. De igual forma, mediante Resolución Rectoral No. 0572 de 2022 se ordena el gasto con cargo a los recursos aprobados por la Gobernación del Meta de Asignaciones Directas del SGR, y se autoriza el desarrollo de actividades de ejecución pertinentes que permitan la inversión de los recursos conforme a lo dispuesto en el proyecto.

Por lo anterior, se requiere suscribir contrato de prestación de servicio de transporte con una persona jurídica, que cuente con el parque automotor suficiente y con el personal idóneo para prestar el servicio de transporte. La Universidad al no contar con un parque automotor suficiente, asignado para desempeñar estas actividades, se ve en la necesidad de contratar el servicio de manera externa y continuar sin ningún tipo de limitante su ejecución.


Los vehículos que presten el servicio deben reunir los requisitos establecidos por el Gobierno Nacional en el Decreto 174 de 2001, Decreto 348 de 2015, Decreto 1079 de 2015, Decreto 431 de 2017 y demás normas relativas a la clase de transporte especial contratado.

En este sentido, y dadas las consideraciones anteriores, la Universidad de los Llanos, tiene la necesidad de llevar a cabo el proceso de contratación cuyo objeto es: **SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL DESTINADO A LOS ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS, PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO “IMPLEMENTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA LA PERMANENCIA Y GRADUACIÓN ESTUDIANTIL EN LA UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS, MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO, DEPARTAMENTO DEL META” BPIN 2022005500023**”

## 2. ASPECTOS GENERALES

<b>ENTIDAD CONTRATANTE</b>	UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS
----------------------------	---------------------------

Campus Barcelona, Km. 12 Vía Puerto López, Villavicencio – Meta  
 Campus San Antonio, calle 37 B N° 40 - 103 Barrio el Barzal, Villavicencio – Meta

 <b>UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS</b>	<b>PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS</b>		
	<b>ESTUDIO DEL SECTOR</b>		
	<b>Código:</b> FO-GBS-35	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha de aprobación:</b> 30/09/2021


<b>DEPENDENCIA ORIGEN DE LA NECESIDAD</b>	VICERRECTORÍA DE RECURSOS UNIVERSITARIOS	
<b>OBJETO A CONTRATAR</b>	SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL DESTINADO A LOS ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS, PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO "IMPLEMENTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA LA PERMANENCIA Y GRADUACIÓN ESTUDIANTIL EN LA UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS, MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO, DEPARTAMENTO DEL META" BPIN 2022005500023"	
<b>MODALIDAD DEL PROCESO</b>	CONVOCATORIA PÚBLICA	
<b>PLAZO DE EJECUCIÓN</b>	VEINTE (20) MESES CALENDARIO	
<b>LUGAR DE EJECUCIÓN</b>	MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO – META: A) CAMPUS BARCELONA (KM 12 VÍA PUERTO LÓPEZ VEREDA BARCELONA); B) CAMPUS SAN ANTONIO (CALLE 37 B N° 40 - 103 BARRIO EL BARZAL), o en donde el SUPERVISOR le señale.	
<b>VALOR DEL PROCESO A CONTRATAR</b>	CINCO MIL TRESCIENTOS UN MILLONES SIETE MIL TRESCIENTOS OCHO PESOS M/CTE (\$5.301.007.308).	
<b>VIGENCIAS PRESUPUESTALES:</b>	<p>Decreto N° 091 de 2022, artículo 2, cita lo siguiente frente a comprometer vigencias presupuestales:</p> <p>ARTÍCULO 2°. APROBAR los recursos con cargo a las Asignaciones Directas (20%) del Departamento del Meta del bienio 2021 – 2022 por valor de <b>CINCO MIL TRESCIENTOS SESENTA Y NUEVE MILLONES SETECIENTOS CUARENTA Y TRES MIL TRESCIENTOS OCHO PESOS MCTE (\$5.369.743.308)</b>, para el siguiente proyecto de inversión:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Código BPIN:</b> 2022005500023</li> <li>• <b>Nombre del Proyecto:</b> IMPLEMENTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA LA PERMANENCIA Y GRADUACIÓN ESTUDIANTIL EN LA UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS, MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO, DEPARTAMENTO DEL META</li> </ul>	
<b>CODIFICACIÓN UNSPSC DE LOS BIENES, OBRAS Y SERVICIOS.</b>	78111800	TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA

**Tabla N°1. Aspectos generales del proceso a contratar**

### 3. ANÁLISIS TÉCNICO:

Como aspectos técnicos, se requiere que los oferentes tengan capacidad competitiva en términos de experiencia consolidada. Así mismo, que cuenten con herramientas técnicas necesarias para el desarrollo de la labor objeto del presente proceso, práctica, profesionalismo y trayectoria que certifique experiencia, organización jurídica y cumplimiento de normas vigentes, garantizando que se cumpla con los factores requeridos.

El presente análisis técnico se direcciona al sector servicios, específicamente del transporte terrestre de pasajeros, se considera una de las actividades más importantes del sector de servicios y consiste básicamente en el traslado de mercancías o personas de un lugar a otro. Este sector es una herramienta esencial dentro de la economía ya que permite conectar las diferentes actividades sociales y económicas de una sociedad y por lo general su comportamiento.

 <b>UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS®</b>	<b>PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS</b>		
	<b>ESTUDIO DEL SECTOR</b>		
	<b>Código:</b> FO-GBS-35	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha de aprobación:</b> 30/09/2021
			<b>Página:</b> 5 de 22

En una búsqueda permanente de eficiencia, surgida en las últimas décadas una tendencia de participación del sector privado en diferentes campos, anteriormente a cargo del Estado.

Es así como en los diferentes modos de transporte y en los servicios públicos los gobiernos han venido delegando al sector privado tareas relacionadas, con el desarrollo de infraestructura, su operación y mantenimiento, así como en la prestación misma del servicio del transporte, actividad que ya ha sido asumida por el sector privado en buena parte de los modos.

La delegación del Estado de ciertas actividades relacionadas con el transporte al privado, no es un asunto trivial, buena parte de las dificultades y deficiencias de la prestación del servicio de transporte proviene de la manera en que está delegación se materializa. La obligación del Estado de proveer de un servicio de transporte seguro, eficiente, de calidad adecuada, poco contaminante a una tarifa racional para el usuario no desaparece con la delegación al privado. El Estado guarda la obligación de regular y fiscalizar esta delegación.

La presente necesidad contempla el servicio de transporte estudiantes, el cual se encuentra reglamentado como un servicio público de transporte terrestre automotor especial, en adelante transporte especial, por lo tanto, no existen registros que permitan conocer las características y determinar el número de vehículos que prestan el servicio de transporte específicamente en la modalidad de estudiantes. De ahí que, para el objeto del estudio, se deba partir del universo de los vehículos que prestan el servicio transporte en cualquier momento y en todo el territorio nacional.

El servicio de transporte especial es un servicio público de transporte que se presta en condiciones de eficiencia, seguridad, oportunidad y economía bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, cuyos servicios están dirigidos a un grupo específico de personas ya se sean estudiantes, asalariados, turistas o particulares que requieran el servicio de transporte expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios, de acuerdo con lo dispuesto por la normatividad vigente.

#### 4. DESCRIPCIÓN DEL SECTOR:

El transporte es un elemento relevante en el desarrollo de los países y, en este sentido, las inversiones que se hagan en infraestructura soportarán el crecimiento económico de los mismos. En Colombia, la evolución de la infraestructura comenzó a principios del siglo XX con la construcción de las primeras carreteras en la década de 1930. Años atrás se estaban haciendo enormes esfuerzos por construir diferentes ferrocarriles con el apoyo de empresas extranjeras, que finalmente consumieron todos los recursos de la Nación, sin quedar las cuantías necesarias para mantenimiento. El transporte férreo llegó a mover el 33% de las mercancías a nivel nacional.

El transporte a nivel nacional se constituye en un servicio público básico para las personas. El estado se ha encargado históricamente de organizar, regular, promover y en ocasiones proveer este servicio a la población.

En el caso del transporte y los servicios públicos, la regulación es pues una herramienta del Estado necesaria para que se genere un desarrollo adecuado de la prestación del servicio. El análisis de experiencias internacionales para los diferentes modos muestra de la regulación tiene múltiples posibilidades y múltiples resultados, que la definición de las reglas para entrar al mercado de las especificaciones técnicas que aseguren calidad y seguridad, del marco económico y de competencia es un elemento que juega un papel definitivo en el funcionamiento de un sector.

Dentro de las políticas y estrategias de desarrollo económico nacional y regional, aquellas relacionadas con el desarrollo social y la redistribución equitativa de recursos, la provisión de transporte a jugado un papel central. Desde la provisión de



infraestructura, hasta el desarrollo de instituciones capaces de administrar este complejo sector, así como el desarrollo de operadores calificados, el sector transporte ha sido una preocupación permanente del Estado.<sup>1</sup>

## 5. ANÁLISIS ECONÓMICO:<sup>2</sup>

El presente análisis económico para el sector transporte proporciona la información sobre los recursos disponibles en cuanto al número de vehículos y su utilización, con el fin de determinar al análisis y la planeación del sector, las variables más relevantes son el número de pasajeros y los ingresos generados por el uso del servicio, así mismo la cantidad de personas que trabajan en las empresas de transporte urbanos de pasajeros, para determinar el crecimiento del sector y la evolución del mismo.

Actualmente la cobertura abarca 8 áreas metropolitanas (Barranquilla, Bogotá, Bucaramanga, Cali, Cúcuta, Manizales, Medellín, Pereira) y 15 ciudades del país. Mensualmente se recolecta y consolida información por tipo de vehículo y nivel de servicio; en lo referente al parque automotor se recoge información sobre viajes recorridos, kilómetros recorridos, pasajeros movilizados y tarifa diaria vigente.

### IV Trimestre de 2021<sup>P</sup>

**Gráfico 1. Variación anual, bienal y trimestral de los vehículos afiliados, en servicio y del número de pasajeros transportados**  
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades  
IV Trimestre de 2021<sup>P</sup>

Variable	Variaciones (%) anuales	Variaciones (%) bienales	Variaciones (%) trimestrales
	IV trim 2021/IV trim 2020	IV trim 2021/IV trim 2019	IV trim 2021/III trim 2021
<b>Promedio vehículos afiliados</b>	-5,9	-5,8	-2,7
Promedio vehículos afiliados SITM	9,3	17,5	0,7
Promedio vehículos afiliados tradicional	-14,2	-17,3	-5,0
<b>Promedio vehículos en servicio total</b>	-4,4	-17,0	-1,5
Promedio vehículos en servicio SITM	7,1	6,7	2,6
Promedio vehículos en servicio tradicional	-12,4	-30,2	-4,8
<b>Pasajeros Transportados totales</b>	27,5	-27,1	13,4
Pasajeros Transportados SITM	46,0	-17,9	20,8
Pasajeros Transportados sistema tradicional	3,5	-39,6	1,8

Fuente: DANE, ETUP.

<sup>P</sup> Cifra provisional

**Gráfica 1: Variación anual, bienal y trimestral de los vehículos afiliados, en servicios y del número de pasajeros transportados. Fuente DANE**

La grafica anterior muestra las variaciones porcentuales del cuarto trimestre del 2021 con respecto al mismo periodo en 2020 y 2019, para los sistemas de transporte masivo, en el cuarto trimestre de 2021, se presentó una variación anual de 7,1% en los vehículos en servicio y de 46,0% en los pasajeros transportados, en relación con el cuarto trimestre de 2020. En relación con las variaciones bienales, en el cuarto trimestre de 2021 los vehículos en servicio presentaron un incremento de 6,7% mientras los pasajeros transportados disminuyeron 17,9%, en comparación con el cuarto trimestre de 2019. En las comparaciones trimestrales, para el cuarto trimestre de 2021 se presentó un incremento de 2,6% en los vehículos en servicio y de 20,8% en los pasajeros transportados, en comparación con el tercer trimestre de 2021.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Informe\_2-Estado\_del\_Arte.pdf

<sup>2</sup> https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bol\_transp\_IVtrim21.pdf

<sup>3</sup> https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bol\_transp\_IVtrim21.pdf



**Tabla 1. Variaciones anuales, bienales y trimestrales de vehículos en servicio y pasajeros transportados  
Sistemas integrales de transporte masivo**

Movimiento de Sistemas Integrados de Transporte Masivo	Variaciones anuales		Variaciones bienales		Variaciones trimestrales	
	IV trim 2021/IV trim 2020		IV trim 2021/IV trim 2019		IV trim 2021/III trim 2021	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
<b>Total SITM, Metro y Cable</b>	<b>7,1</b>	<b>46,0</b>	<b>6,7</b>	<b>-17,9</b>	<b>2,6</b>	<b>20,8</b>
Transmetro (Barranquilla)	2,3	15,0	-25,4	-49,8	0,0	26,3
SITM* (Bogotá)	9,7	53,5	15,2	-12,5	3,8	23,5
Metrolínea (Bucaramanga)	-49,6	-24,9	-59,0	-66,3	-13,3	-4,2
Mío (Cali)	-10,8	-2,7	-22,7	-51,5	7,9	46,2
Transcribe (Cartagena)	21,5	59,7	-21,0	-38,1	3,7	12,6
Cable (Manizales)	1,3	29,3	1,3	4,7	1,3	26,1
SITVA** (Medellín)	5,8	42,9	1,1	-15,9	-3,1	11,3
Megabús (Pereira)	5,1	27,9	-19,4	-30,7	5,6	23,7

Fuente: DANE, ETUP.

<sup>P</sup> Cifra provisional

\*Sistema Integral de Transporte Masivo

\*\*Sistema Integral de Transporte del Valle de Aburrá

<sup>1</sup> Sistemas Integrales de Transporte Masivo

**Grafica 2: Variación anual, bienal y trimestral de los vehículos en servicio y pasajeros transportados, sistemas integrales de transporte masivo. Fuente DANE**

<sup>4</sup>La tabla muestra las variaciones bienales y trimestrales de los sistemas de transporte masivo en las áreas metropolitanas principales, en el cuarto trimestre de 2021, se presentó una variación anual de -12,4% en los vehículos en servicio y de 3,5% en los pasajeros transportados, en relación con el cuarto trimestre de 2020.

En relación con las variaciones bienales, en el cuarto trimestre de 2021 los vehículos en servicio presentaron una disminución de 30,2% mientras los pasajeros transportados disminuyeron 39,6%, en comparación con el cuarto trimestre de 2019.

En las comparaciones trimestrales, para el cuarto trimestre de 2021 se presentó una disminución de 4,8% en los vehículos en servicio y un aumento de 1,8% en los pasajeros transportados, en comparación con el tercer trimestre de 2021.

**Tabla 2. Variaciones anuales, bienales y trimestrales de vehículos en servicio y pasajeros transportados  
Sistemas de transporte tradicional**

SISTEMA DE TRANSPORTE TRADICIONAL	Variaciones anuales		Variaciones bienales		Variaciones trimestrales	
	IV trim 2021/IV trim 2020		IV trim 2021/IV trim 2019		IV trim 2021/III trim 2021	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
<b>Total transporte tradicional</b>	<b>-12,4</b>	<b>3,5</b>	<b>-30,2</b>	<b>-39,6</b>	<b>-4,8</b>	<b>1,8</b>
Buses	-19,5	-5,4	-29,3	-39,7	-5,8	2,1
Busetas	-2,6	19,5	-27,0	-37,5	-1,4	6,9
Microbuses - colectivos	-16,3	-4,4	-34,1	-41,9	-7,6	-4,2
Padrón	4,5	18,4	1,4	-19,5	1,4	8,1

Fuente: DANE, ETUP.

<sup>P</sup> Cifra provisional

**Grafica 3: Variación anual, bienal y trimestral de vehículos en servicio y pasajeros transportados, sistemas integrales de transporte tradicional. Fuente DANE**

En comparación con el mismo periodo de 2020, durante enero-marzo de 2021 se presentó una reducción de 34,2 % en el número de pasajeros transportados en las 8 áreas metropolitanas y 15 ciudades principales del país.

<sup>4</sup> [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bol\\_transp\\_IVtrim21.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bol_transp_IVtrim21.pdf)



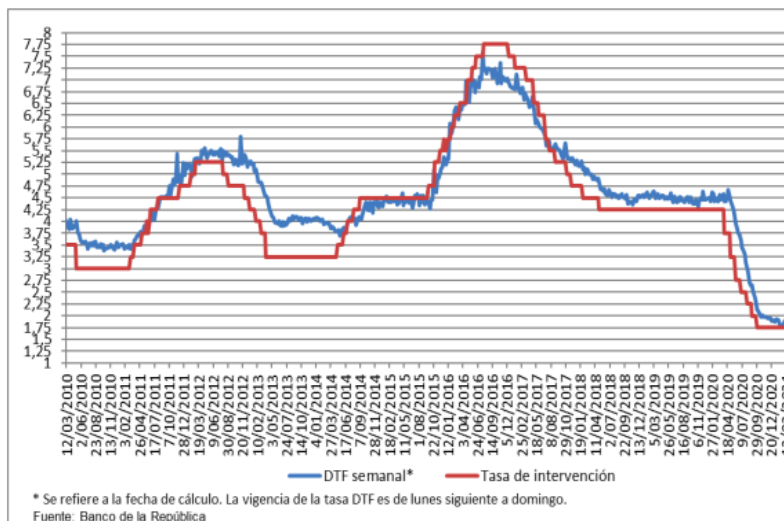
Es importante mencionar que el sector transporte fue uno de los fuertemente golpeados a causa de las medidas de contención de la COVID-19 adoptadas por cada país. Las restricciones de movilidad, el cierre de fronteras y las políticas de confinamiento, representaron para el sector en el 2020 una disminución en la movilización de pasajeros, en comparación con el año anterior.

### 5.1 Entorno macroeconómico<sup>5</sup>:

De acuerdo con el Banco Mundial desde un contexto general, Colombia tuvo un flujo masivo y acelerado de migrantes venezolanos hasta diciembre de 2019, asumiendo el liderazgo en de una política de fronteras abiertas e implementación de buenas prácticas para la prestación de servicios a la población venezolana y colombiana retornada, en áreas de educación, salud, servicios de empleabilidad y ayuda humanitaria. Históricamente, el país ha mantenido un escenario de gestión macroeconómica estable, a pesar de las desaceleraciones económicas, donde en 2013, el país se desaceleró hasta 1,4% y nuevamente en 2019 se aceleró hasta 3,3%, impulsado principalmente por el consumo privado y mayor inversión. Las proyecciones de crecimiento en 2020 eran mayores, pero con la llegada del COVID – 19, los niveles de consumo e inversión cayeron.

Con las alertas tempranas del NUEVO CORONAVIRUS en el mundo y el primer caso detectado en Colombia el 6 de marzo de 2020, el Gobierno implemento medidas de respuesta temprana, declarando estado de emergencia, cierre obligatorio de las fronteras y cuarenta obligatoria total el 25 de marzo del mismo año. Asimismo, se anunció un paquete de estímulo fiscal por valor de COP 14,8 billones equivalentes al 1,4% del PIB con capacidad de expansión hasta COP 48 billones, con la finalidad de inyectar recursos adicionales al sistema salud, líneas especiales de crédito para empresas en diferentes sectores y mayores transferencias hacia grupos vulnerables. De igual forma, otras de las medidas impuestas fueron aplazamientos en los recaudos tributarios para sectores seleccionados y aranceles más bajos para las importaciones estratégicas de salud.

El Banco de la Republica ha mantenido la Tasa de Intervención en 1,75% hasta la fecha. Adicionalmente, implemento nuevas medidas la aumentar la liquidez. La financiación del paquete de ayudas, se espera sea financiado con recursos del Fondo del Ahorro y Estabilización (FAE) y el Fondo Nacional de Pensiones de las Entidades Territoriales (Fonpet).



<sup>5</sup> file:///Users/anagutierrez/Downloads/ANALISIS%20DEL%20SECTOR%20ARRENDAMIENTO%20DE%20VEHICULOS%202021.pdf



**Gráfico 4. Tasa de interés de intervención y DTF semanal. Fuente: Departamento Técnico y de Información Económica del Banco de la Republica**

A pesar del elevado gasto público se prevé que el Gobierno continúe con la regla fiscal, la cual ha permitido mayor flexibilidad dado el precio del petróleo y la desaceleración del ciclo económico. Asimismo, las presiones de deuda externa en corto plazo se prevén limitadas, dado que los recursos del paquete de estímulos provienen de los fondos de ahorro ya mencionados.

Entre 2021 y 2022, siempre que la duración de la pandemia no se prolongue, es decir sea de corta duración, habrá un fuerte repunte económico, soportado por las políticas de bajas tasas de interés impulsadas por el Banco Central, desencadenando el aumento del consumo privado. De igual forma, se espera que la inflación se mantenga dentro del meta objetivo. Por otra parte, el bajo precio del petróleo y la reducción de la demanda global podrían causar un déficit en cuenta corriente hasta del 5,3% del PIB en 2020, con una posible recuperación en entre 2021 – 2022 a 4,7%.

Colombia se ha caracterizado por mantener un marco macroeconómico sólido, compuesto por la adopción de un régimen de metas de inflación, tipo de cambio flexible, regla fiscal para el gobierno central y un marco fiscal de mediano plazo. En este orden de ideas, las perspectivas de crecimiento dependerán de la duración y gravedad de la crisis y la capacidad del país para asumir los cambios estructurales.




**Gráfico 4. Impacto de la Pandemia del Coronavirus (COVID – 19) en el crecimiento del PIB en algunos países de América Latina. Fuente: Statista**

## 5.2 Antecedentes economía colombiana 2020:<sup>6</sup>

De acuerdo con el informe *Proyecciones 2021 con la economía no se juega de Corficolombiana*, la economía colombiana en 2020 experimento un cambio abrupto en la corriente de crecimiento, donde los confinamientos y el bajo precio del petróleo trajeron una caída en la demanda interna.

Entre los meses enero y septiembre el consumo de los hogares se redujo 7,1% en términos anuales. Asimismo, la inversión se contrajo 19,6%, frente al mismo período del año anterior, como resultado del bajo desempeño de la inversión en construcción, el cual también estuvo afectado por la débil dinámica del subsector de edificaciones y de las obras civiles para minería, a pesar de la rápida reactivación de los proyectos de infraestructura 4G.

<sup>6</sup> file:///Users/anagutierrez/Downloads/ANALISIS%20DEL%20SECTOR%20ARRENDAMIENTO%20DE%20VEHICULOS%202021.pdf  
Campus Barcelona, Km. 12 Vía Puerto López, Villavicencio – Meta  
Campus San Antonio, calle 37 B N° 40 - 103 Barrio el Barzal, Villavicencio – Meta

 <b>UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS</b>	<b>PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS</b>		
	<b>ESTUDIO DEL SECTOR</b>		
<b>Código:</b> FO-GBS-35	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha de aprobación:</b> 30/09/2021	<b>Página:</b> 10 de 22

La inversión en maquinaria y equipo también tuvo una caída considerable en lo corrido del año a septiembre, con una contracción anual de 14%, en un contexto de alta incertidumbre en el que se deterioró la confianza empresarial y, además, del cierre de empresas, especialmente micro y pequeñas.

De igual forma, hubo una pérdida significativa en el número de ocupados. El punto más crítico para el mercado de trabajo ocurrió en abril, cuando el número de ocupados en el país se redujo a 16,5 millones, 5,4 millones menos que en 2019, lo que implicó un retroceso de 12 años en materia de empleo.

En los meses más recientes, desde abril a octubre, la economía recuperó 3,9 millones de puestos de trabajo de la mano de la normalización de muchos sectores. Sin embargo, el número de personas ocupadas se mantiene por debajo de los niveles previos a la pandemia.

Las actividades económicas que tuvieron un mayor impacto negativo, fueron las secundarias clasificadas en la industria manufacturera y la construcción, cuando fueron adoptadas las medidas restrictivas de movilidad.

En materia de inflación y variables de política monetaria hubo un cambio drástico en el IPC, alcanzándose un mínimo histórico de 1,75%, como resultado de la fuerte contracción del consumo privado y de las medidas adoptadas por el Gobierno en el marco de la emergencia económica frente al precio de ciertos bienes regulados.

El 2020, se expusieron varias de las debilidades de la economía colombiana, principalmente la deficiente estructura del mercado laboral colombiano y la precaria situación fiscal del país.

### 5.3 Perspectivas de la economía colombiana 2021:<sup>7</sup>

De acuerdo con el Grupo Bancolombia5 a continuación se listan algunas de las perspectivas económicas de crecimiento entre 2021 y 2025:

✓ *"Proyectamos un crecimiento económico entre 3,8% y 5,9%, con un escenario central de 4,7% para 2021. Es decir, el PIB estaría en un nivel equivalente al 98% de lo observado antes de la pandemia. Para 2025 prevemos un crecimiento promedio de 3,4%.*

✓ *En cuanto a demanda interna, el consumo de los hogares podría regresar a un nivel cercano al registrado en 2019. Proyectamos que crezca 5,3% para 2021. Por su parte, la inversión será el rubro de la demanda interna que más crecerá (9,4%) gracias a la ejecución de los planes de reactivación productiva.*

✓ *El aporte de las exportaciones al PIB aumentará 6% por la reactivación de la demanda externa y las importaciones aumentarán 10,2% en 2021.*

✓ *En cuanto a actividades productivas, este año esperamos que todos los sectores productivos presenten variaciones positivas, aunque la heterogeneidad será el rasgo distintivo del desempeño sectorial en 2021.*

✓ *Los sectores resilientes seguirán su tendencia de avance. Estos incluyen el agropecuario, el financiero, la administración pública y el inmobiliario.*

✓ *Esperamos también que la industria gane una porción importante del terreno perdido en 2020 por la mayor demanda interna y anticipamos recuperaciones en comercio, minería y construcción. Sin embargo, la contracción de estas actividades en 2020 fue tan marcada, que su retorno a los registros de 2019 tomará tiempo.*

✓ *En lo que respecta a mercado laboral, el desempleo urbano tendrá una corrección pausada, desde el 18,4% observado en 2020 hasta 16,5% en 2021 y 13,6% en los años siguientes.*

✓ *Con respecto a las finanzas públicas, para 2021 proyectamos un déficit del Gobierno Nacional de 8%, superior al anunciado por el Comité Consultivo de la Regla Fiscal a finales de 2020 (7,6% del PIB). Para los siguientes 5*

<sup>7</sup> file:///Users/anagutierrez/Downloads/ANALISIS%20DEL%20SECTOR%20ARRENDAMIENTO%20DE%20VEHICULOS%202021.pdf



años prevemos una senda de consolidación fiscal mucho más gradual que lo contemplado en el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2020. Consideramos que sería necesario revisar al alza en cerca del 1,5% del PIB el déficit estructural de 2022 y la senda fiscal que planteamos para los próximos 5 años supone una reducción paulatina del déficit primario, hasta llegar a superávit en 2025. Esto implicaría una estabilización de la deuda del Gobierno Nacional en niveles cercanos al 70% del PIB."

Rama de Actividad	2018	2019	Escenario central		Escenario pesimista		Diferencia respecto a Prospectiva de agosto de 2020 (2020)	
			2020	2021	2020	2021	Central	Pesimista
			<b>Sectores productivos</b>					
Agropecuario	2,4	1,9	3,5	3,7	3,3	3,4	1,0	1,0
Minería	-1,9	2,0	-10,8	2,3	-12,5	1,9	0,0	0,0
Industrias manufactureras	1,8	1,6	-9,0	2,7	-12,4	3,5	-6,0	-6,0
Electricidad, gas y agua	2,5	2,8	-1,0	2,9	-2,6	3,4	0,0	0,0
Construcción	-0,4	-2,0	-14,5	6,2	-20,0	5,9	-4,4	-9,0
Edificaciones	-0,6	-8,6	-20,5	6,3	-26,8	6,0	-8,3	-14,0
Obras Civiles	0,4	10,7	-5,1	6,4	-7,1	5,7	2,9	1,7
Comercio y Transporte	2,7	4,8	-14,3	5,8	-20,5	9,4	1,8	5,3
Información y comunicaciones	2,9	1,7	-2,3	3,3	-4,9	3,2	2,0	1,9
Actividades financieras y de seguros	3,6	5,7	-0,2	3,6	-1,2	4,0	2,7	2,5
Actividades inmobiliarias	2,7	3,0	2,8	3,8	1,0	4,9	11,4	11,4
Actividades profesionales, científicas y técnicas	3,8	3,7	-2,3	2,9	-3,8	2,8	-2,6	-4,1
Administración pública y defensa	4,6	4,9	4,8	2,7	5,3	2,4	-1,0	-1,9
Actividades artísticas y de entretenimiento	2,3	3,4	-20,6	3,8	-33,4	5,0	0,0	0,0
<b>Componentes de demanda</b>								
Consumo total	3,7	4,4	-3,2	3,1	-4,9	3,8	0,0	0,0
Consumo privado	3,0	4,5	-5,1	3,2	-7,7	4,1	0,0	0,0
Consumo público	7,0	4,3	5,3	2,8	7,3	2,5	0,0	0,0
Formación bruta de capital	2,1	4,0	-16,8	5,7	-22,2	7,6	0,0	0,0
Exportaciones	0,9	2,6	-10,7	3,3	-13,9	3,8	-3,6	-3,3
Importaciones	5,8	8,1	-13,9	3,9	-15,0	4,4	-2,6	-2,4
<b>Producto Interno Bruto</b>	<b>2,5</b>	<b>3,3</b>	<b>-5,0</b>	<b>3,5</b>	<b>-7,9</b>	<b>4,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>


**Gráfico 4. Escenario de crecimiento económico. Fuente: DANE**

En 2021 se espera que la economía empiece una senda de recuperación con una tasa de crecimiento económico entre 3,5% y 4,4% y una corrección del déficit de cuenta corriente como porcentaje del PIB hacia niveles de 3,3% y 3,9%.

## 6. ANÁLISIS DE NORMAS REGULATORIAS:

El contrato de prestación de servicios a realizar deberá tener en cuenta las obligaciones principales que derivan para la correcta prestación del servicio determinadas dentro de la necesidad del proceso, así como que su calidad, idoneidad, seguridad y funcionamiento de los servicios, estarán enmarcadas en lo reglamentado para el uso de los vehículos por las empresas transportadores.

Por consiguiente, los modelos de los vehículos a contratar tienen que estar habilitados por el Ministerio de Transporte para prestar el servicio, de acuerdo a lo establecido en el numeral 2.2.1.6.2.2 del Decreto 1079 de 2015, modificado por el artículo 1 Decreto 478 de 2021; los vehículos deben poseer salidas de emergencia debidamente identificadas y accionables desde el interior, todas las sillas deben contar con cinturones de seguridad funcionales; portar un equipo de carretera básico (artículo 30 ley 769 de 2002). Los vehículos que se utilicen para cumplir el objeto del presente servicio deberán reunir los requisitos establecidos por el Gobierno Nacional en el Decreto 348 de 2015, Decreto 1079 de 2015, Decreto 431 de 2017, Decreto 478 de 2021, demás normas relativas a la clase de transporte terrestre especial contratado y así mismo, cumplir y ajustarse a los protocolos establecidos respecto a la situación de la emergencia sanitaria Coronavirus COVID-19, contempladas en la Circular No. 0018 del 10 de marzo 2020 y Resolución N° 777 del 02/06/2021, expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social "Por medio de la cual se definen los criterios y condiciones para el desarrollo de las actividades económicas, sociales y del Estado y se adopta el protocolo de bioseguridad para la ejecución de estas".

 <b>UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS</b>	<b>PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS</b>			
	<b>ESTUDIO DEL SECTOR</b>			
	<b>Código:</b> FO-GBS-35	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha de aprobación:</b> 30/09/2021	<b>Página:</b> 12 de 22

La modalidad aplicable para la selección del contratista, en atención a la cuantía del objeto a contratar, se encuentra establecida en la Resolución Rectoral N° 0685 de 2021, en su artículo 33 Convocatoria Pública y Artículo 34 Trámite de la Convocatoria Pública.

## 7. OFERTA Y DEMANDA

### 7.1. OFERTA

#### 7.1.1 ¿Quién vende?

A través del presente análisis se pretende identificar las dinámicas propias de la construcción entre oferta y demanda, que permitan identificar los potenciales oferentes que pueden participar en cada uno de los procesos de adquisición realizados por la Institución, los tiempos de respuesta, los costos y riesgos en que puedan afectar a la entidad.

En cuanto a la oferta que nos permite determinar quién nos vende el servicio requerido, el presente análisis tendrá en cuenta el mercado objeto en el área local con empresas especializadas y que tengan como actividad económica principal la prestación de servicios de transporte.

Las principales entidades que se encuentran registradas para la prestación de servicios de transporte en el Meta según las actividades CIU de cada una de ella para estos servicios, así:

ITEM	NOMBRE DEL PROVEEDOR	NIT
1	ESCOTURS SAS	8220051271
2	SERVITRANSTUR SAS	830007737-2
3	AMERICAN TOUR SAS	822000627-1
4	SERVITRANSPORTES ANDINA SAS	900813603-5

Tabla N° 1. Muestra de empresas consultadas a nivel local


### 7.2. DEMANDA

#### 7.2.1 ¿Cómo ha adquirido la Universidad en el pasado este bien, obra o servicio?

La Universidad de los Llanos en virtud de su gestión administrativa y ha realizado la contratación de los servicios de transporte para los estudiantes y personal administrativo durante los últimos años, para el presente análisis del sector se tomarán los procesos adelantados en las últimas tres vigencias y para determinar el presupuesto del presente proceso se realizó un estudio de precios del mercado.

Para el fin anteriormente señalado, se hace mención de las siguientes contrataciones en los diferentes periodos académicos.

No.	OBJETO DEL CONTRATO	CONTRATISTA	CONTRATO	ESTADO DEL CONTRATO	VALOR DEL CONTRATO
1	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL DESTINADO A LOS ESTUDIANTES Y PERSONAL ADMINISTRATIVO DE LA	AMERICAN TOUR S.A.S	PRESTACIÓN DE SERVICIOS 2265/ 2019	LIQUIDADO	\$ 1.070.774.596

 <b>UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS</b>	<b>PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS</b>			
	<b>ESTUDIO DEL SECTOR</b>			
	<b>Código:</b> FO-GBS-35	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha de aprobación:</b> 30/09/2021	<b>Página:</b> 13 de 22

	UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS PARA EL PRIMER PERIODO ACADÉMICO 2019				
2	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL DESTINADO A LOS ESTUDIANTES Y PERSONAL ADMINISTRATIVO DE LA UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS VIGENCIA 2019	AMERICAN TOUR S.A.S	PRESTACIÓN DE SERVICIOS 2312 DE 2019	LIQUIDADO	\$ 840.621.560
3	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL DESTINADO A LOS ESTUDIANTES Y PERSONAL ADMINISTRATIVO DE LA UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	SERVITRANSTUR S.A.S.	PRESTACIÓN DE SERVICIOS 2403 DE 2021	LIQUIDADO	\$ 669.416.000

**Tabla 2. Procesos de prestación de servicios de transporte para estudiantes y administrativos contratados por la Universidad de los Llanos**

### 7.2.2 Presupuesto oficial:

Para establecer el valor probable de la presente contratación requerida, nos basamos en un estudio de precios del mercado, el cual arroja un valor total de **CINCO MIL TRESCIENTOS UN MILLONES SIETE MIL TRESCIENTOS OCHO PESOS MCTE (\$5.301.007.308)**, incluido impuestos de ley y costos derivados de la ejecución del contrato.

### 7.2.3 Valores contractuales y formas de pago.

A nivel presupuestal los contratos de prestación de servicios no tienen precios estándares establecidos en el sector comercial, ya que esto depende de la necesidad que se presente, por lo que pueden variar de una entidad a otra, y la disponibilidad del recurso es determinada por el estudio de precios del mercado realizado por la entidad. En la mayoría de los casos estos precios aumentan su valor año tras año, de esta manera es posible afirmar que este tipo de contratación a nivel estatal han aumentado su valor con el pasar de los años.


La forma de pago para este tipo de contratos se realiza como un acuerdo entre las partes, en este se determinará el valor porcentual del anticipo (si aplica) aunque en el histórico de estos procesos, se evidencia que la entidad nunca lo ha referido, por el contrario, la forma de pago esta estandarizada mediante pagos mensuales por el servicio efectivamente prestado y el valor a pagar que certifique y avale el supervisor del contrato, para lo cual se determina como forma de pago la siguiente:

LA UNIVERSIDAD pagará al CONTRATISTA al finalizar cada mes calendario, previa a la aprobación de la(s) factura(s) de venta correspondiente(s), acta de recibo a satisfacción e informe suscrito por el supervisor en el cual se reflejará el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

Para la realización de cada pago derivado del contrato, el contratista deberá presentar informe de ejecución del contrato y acreditar que se encuentra al día en el pago de los aportes relativos al Sistema General de Seguridad Social integral (Salud, Pensión y Riesgos Laborales) y aportes parafiscales (caja de compensación familiar, SENA e ICBF), de conformidad a lo reglamentado en la Ley 789 de 2002 y el Decreto 1273 de 2018.

Para el último pago, se deberá anexar la correspondiente acta de terminación y liquidación.



 <b>UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS®</b>	<b>PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS</b>		
	<b>ESTUDIO DEL SECTOR</b>		
	<b>Código:</b> FO-GBS-35	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha de aprobación:</b> 30/09/2021
			<b>Página:</b> 14 de 22

Los documentos deberán ser presentadas dentro de los cinco (5) días siguientes al vencimiento del periodo facturado. Si la(s) factura(s) no ha sido correctamente elaborada o presentada o no se acompañan los documentos requeridos para el respectivo pago o se presentan de manera incorrecta, el término para éste sólo empezará a contarse desde la fecha en que se aporte el último de los documentos o se presenten en debida forma. Las demoras que se presenten por estos conceptos serán responsabilidad del contratista y no tendrán por ello derecho al pago de intereses o compensación de ninguna naturaleza.

**REAJUSTE AL PESO:** El CONTRATISTA con la suscripción del contrato, acepta que en el evento que el valor total a pagar tenga centavos, estos se ajusten o aproximen al peso, ya sea por exceso o por defecto, si la suma es mayor o menor a 50 centavos. Lo anterior, sin que sobrepase el valor total establecido en el presente contrato.

Los pagos estarán sujetos a los tiempos para desembolso y procesos que maneje el sistema de presupuesto y giros de regalías SPGR del Ministerio de Hacienda y demás órganos que intervengan en el proceso.

### 7.3 ¿Cómo adquieren las entidades estatales y las empresas privadas este bien, obra o servicio?


En el marco de la investigación y análisis del sector de la contratación en relación a la adquisición de bienes y servicios del sector servicios, es necesario exponer que se hace necesario que la ejecución del servicio se condiciona a ciertos estándares que se suscitarán a partir de la identificación de lineamientos que se intiman como los índices financieros, el estudio de la previsión de los riesgos que se puedan generar o forjar en el desarrollo de las actividades contractuales, la forma de pago y otros factores influyentes y necesarios para el perfeccionamiento del mismo.

Para ello se hará la muestra de este tipo de contratación realizada por otras entidades.

<b>CÓRDOBA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE PUEBLO NUEVO</b>	
<b>No. DEL PROCESO</b>	LP No 078- 2022
<b>TIPO DEL PROCESO</b>	LICITACIÓN PÚBLICA
<b>OBJETO DEL CONTRATO</b>	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN EL MUNICIPIO DE PUEBLO NUEVO CÓRDOBA 2022
<b>TIPO DEL CONTRATO</b>	CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS
<b>NUMERO DEL CONTRATO</b>	No. 078 DE 2022
<b>VALOR DEL CONTRATO</b>	\$2.526.281.820.00 PESOS COLOMBIANO
<b>NOMBRE O RAZÓN SOCIAL DEL CONTRATISTA</b>	TRANSPORTE INTERIOR Y CARIBE S.A.S – TRANSINCAR S.A.S,
<b>IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATISTA</b>	900512640
<b>ESTADO DEL PROCESO</b>	CELEBRADO

Tabla 3. Alcaldía Municipio de Pueblo Nuevo – Fuente SECOP 1

<b>CASANARE - ALCALDÍA MUNICIPIO DE TAURAMENA</b>	
<b>No. DEL PROCESO</b>	LPMT-SDS-001-2022
<b>TIPO DEL PROCESO</b>	LICITACIÓN PÚBLICA
<b>OBJETO DEL CONTRATO</b>	SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA FORTALECER LA CANASTA EDUCATIVA DEL MUNICIPIO DE TAURAMENA

 <b>UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS</b>	<b>PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS</b>			
	<b>ESTUDIO DEL SECTOR</b>			
	<b>Código:</b> FO-GBS-35	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha de aprobación:</b> 30/09/2021	<b>Página:</b> 15 de 22

<b>TIPO DEL CONTRATO</b>	CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS
<b>NUMERO DE CONTRATO</b>	206/2022
<b>CUANTÍA DEL PROCESO</b>	\$2.980.597.600.00 PESOS COLOMBIANO
<b>NOMBRE O RAZÓN SOCIAL DEL CONTRATISTA</b>	UNION TEMPORAL TRANSPORTANDO SUEÑOS 2022
<b>IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATISTA</b>	901576293
<b>ESTADO DEL PROCESO</b>	CELEBRADO


**Tabla 4. Alcaldía Municipio de Tauramena - Fuente SECOP 1**

<b>VALLE DEL CAUCA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE BUENAVENTURA</b>	
<b>No. DEL PROCESO</b>	<b>SGO-LP-2022-0005</b>
<b>TIPO DEL PROCESO</b>	LICITACIÓN PÚBLICA
<b>OBJETO DEL CONTRATO</b>	PRESTACION DE SERVICIO DE TRANSPORTE PARA GARANTIZAR EL DESPLAZAMIENTO DE LOS JURADOS DE VOTACION, SUPERNUMERARIO, MATERIALES Y SUMINISTROS A LOS PUESTOS DE VOTACION DEL DISTRITO DE BUENAVENTURA EN EL MARCO DE LOS PROYECTOS Nro. 2021761090335 Y 2021761090336 DENOMINADOS “APOYO AL PROCESO DE ELECCIONES LEGISLATIVAS EN EL DISTRITO ESPECIAL DE BUENAVENTURA” Y “APOYO AL PROCESO DE ELECCION PRESIDENCIAL EN EL DISTRITO ESPECIAL DE BUENAVENTURA
<b>TIPO DEL CONTRATO</b>	CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS
<b>NUMERO DEL CONTRATO</b>	SGO-2022-0103
<b>VALOR DEL CONTRATO</b>	\$2.055.145.610 PESO COLOMBIANO
<b>NOMBRE O RAZÓN SOCIAL DEL CONTRATISTA</b>	SEGUNDO ALFONSO SOLIS GRUESO
<b>IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATISTA</b>	Cédula de Ciudadanía No. 6159644
<b>ESTADO DEL PROCESO</b>	CELEBRADO

**Tabla 5. – Alcaldía Municipio de Buenaventura Fuente SECOP 1**

### 7.3.1 Análisis de índices financieros:


Teniendo en cuenta la naturaleza del presente objeto de contratación, la importancia específica que implica este proyecto, las características del objeto, la modalidad de pago se considera conveniente establecer una serie de límites a los indicadores que a continuación se presentaran como requisitos habilitantes que se recomienda seguir para la elección de futuro contratista. La Entidad establece los indicadores de capacidad financiera y organizacional de conformidad con la Resolución Rectoral N° 0685 de 2021 en sus artículos 7 y 39, los cuales son:

 <b>UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS</b>	<b>PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS</b>		
	<b>ESTUDIO DEL SECTOR</b>		
	<b>Código:</b> FO-GBS-35	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha de aprobación:</b> 30/09/2021

<b>INDICACIONES</b>	<p>Se deben establecer los requisitos habilitantes de forma adecuada y proporcional a la naturaleza y valor del contrato. Es muy importante comprender el alcance de la expresión adecuada y proporcional que busca que haya una relación entre el contrato y la experiencia del proponente y su capacidad jurídica, financiera y organizacional. Es decir, los requisitos habilitantes exigidos deben guardar proporción con el objeto del contrato, su valor, complejidad, plazo, forma de pago y el Riesgo asociado al Proceso de Contratación.</p>
<b>INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIERA</b>	<p><b>Capital de Trabajo:</b> Este indicador representa la liquidez operativa del proponente, es decir el remanente del proponente luego de liquidar sus activos corrientes (convertirlos en efectivo) y pagar el pasivo de corto plazo. Un capital de trabajo positivo contribuye con el desarrollo eficiente de la actividad económica del proponente. Es recomendable su uso cuando la Entidad Estatal requiere analizar el nivel de liquidez en términos absolutos.</p> <p><b>índice de Liquidez:</b> el cual determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo.</p> <p><b>índice de Endeudamiento:</b> el cual determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación (pasivos y patrimonio) del proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos.</p> <p><b>índice Cobertura Intereses:</b> el cual refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.</p>
<b>INDICADORES DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL</b>	<p>La capacidad organizacional es la aptitud de un proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato en función de su organización interna.</p> <p>los indicadores de rentabilidad para medir la capacidad organizacional de un proponente teniendo en cuenta que está bien organizado cuando es rentable.</p> <p><b>Rentabilidad del Patrimonio:</b> (Utilidad Operacional / Patrimonio) el cual determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente.</p> <p><b>Rentabilidad del Activo:</b> (Utilidad Operacional / Activo Total) el cual determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente.</p>

Para la escogencia de los índices financieros se hace necesario un promedio de cifras de procesos contractuales que reflejen analogía en el objeto contractual, en su alcance, es las especificaciones técnicas, en el valor y en la modalidad de selección, así:

No	ENTIDAD CONTRATANTE	No. DEL CONTRATO	DETALLES DEL PROCESO / SECOP	RENTABILIDAD DE PATRIMONIO	RENTABILIDAD DE ACTIVO	ÍNDICE DE LIQUIDEZ	ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO	RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES
----	---------------------	------------------	------------------------------	----------------------------	------------------------	--------------------	-------------------------	---------------------------------

 <b>UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS</b>	<b>PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS</b>			
	<b>ESTUDIO DEL SECTOR</b>			
	<b>Código:</b> FO-GBS-35	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha de aprobación:</b> 30/09/2021	<b>Página:</b> 17 de 22

1	ALCALDIA PUEBLO NUEVO CORDOBA	No.078 DE 2022	LP No 078-2022	Mayor o igual a 0,067	Mayor o igual a 0,062	Mayor o igual a 2,25	Menor o igual a 0,50	Mayor o igual a 3
2	ALCALDIA DE TAURAMENA	206/2022	LPMT-SDS-001-2022	Mayor o igual a 0,03	Mayor o igual a 0,03	Mayor o igual a 1,16	Menor o igual a 0,68	Mayor o igual a 1,45
3	ALCALDIA DISTRITAL BUENAVENTURA	SGO-2022-0103	SGO-LP-2022-0005	Mayor o igual a 0,05	Mayor o igual a 0,05	Mayor o igual a 1,83	Menor o igual a 0,63	Mayor o igual a 4,99
<b>TOTAL, PROMEDIO</b>				<b>Mayor o igual a 0,05</b>	<b>Mayor o igual a 0,05</b>	<b>Mayor o igual a 1,75</b>	<b>Menor o igual a 0,60</b>	<b>Mayor o igual a 3,15</b>

**Tabla 6. Índices financieros para el proceso contractual**

En consecuencia, los indicadores financieros definidos con el presente estudio para la contratación que se requiere, son los siguientes:

- **RENTABILIDAD DE PATRIMONIO:** Mayor o igual a 0,05
- **RENTABILIDAD DE ACTIVO:** Mayor o igual a 0,05
- **ÍNDICE DE LIQUIDEZ:** Mayor o igual a 1,75
- **ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO:** Menor o igual a 0,60
- **RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES:** Mayor o igual a 3,15

## 8. ANÁLISIS DE RIESGOS:


**RIESGO:** Es el posible evento que afecta el desarrollo del proceso de contratación o la ejecución del contrato, que puede traer efectos adversos a la Universidad, y el cual deberá ser analizado en el estudio de conveniencia y oportunidad que se realice por el ente universitario, indicando a quién se asigna (contratista o Universidad), y la forma de mitigarlo en caso de suceder.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 26 de la Resolución Rectoral N° 0685 del 01 julio de 2021, se ha estimado establecer como riesgos involucrados en la presente contratación para este proceso los siguientes:

En el mapa de identificación de riesgo se califican los riesgos de acuerdo con los siguientes campos:

Clase: (i) general, riesgos transversales a los diversos proyectos y/o contratos que realiza la entidad; y (ii) específico, riesgos específicos al proyecto y/o contrato. Área: (i) internos, riesgos internos a la entidad; y (ii) externos, riesgos externos a la entidad. Etapa: es el momento en que se puede materializar el riesgo. Tipo: los riesgos se pueden clasificar según los siguientes tipos.

RIESGO	CLASE	PROBABILIDAD	FUENTE	ASIGNACIÓN	CLASIFICACION
Fluctuación de precios (etapa contractual)	General	Improbable – Puede ocurrir ocasionalmente	Externo	Contratista	Bajo
Riesgos sociales o políticos (Contractual y pos contractual)	General	Posible — moderado	Externo	Contratista	Bajo

 <b>UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS</b>	<b>PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS</b>			
	<b>ESTUDIO DEL SECTOR</b>			
	<b>Código:</b> FO-GBS-35	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha de aprobación:</b> 30/09/2021	<b>Página:</b> 18 de 22

Riesgos operacionales (Contractual)	General	Probable — moderado	Interno	Contratista	Medio
Riesgos financieros (Contractual)	General	Probable — moderado	Interno	Contratista	Medio
Riesgos regulatorios (Contractual y post contractuales)	General	Probable — moderado	Externo	Contratista	Medio
Riesgos de la naturaleza (Contractual)	General	Probable — mayor	Externo	Contratista	Medio
Riesgo tecnológico (Contractual)	General	Posible — moderado	Interno	Contratista	Medio

**TIPIFICACIÓN DE LOS RIESGOS:** El contrato a celebrar presenta como riesgos que pueden afectar el equilibrio económico del contrato, el incumplimiento del mismo, las dificultades que presenten los servicios suministrados en cuanto a su calidad y cumplimiento derivados de la ejecución del contrato

**ESTIMACIÓN DE LOS RIESGOS:** Los riesgos previsible anteriormente señalados se estiman en una suma igual o equivalente al valor del contrato o a un porcentaje del mismo, según el caso.

**ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS:** Los riesgos previsible del presente contrato anteriormente tipificado y estimado en la matriz de riesgo:

Nº	Clase	Fuente	Etapas	Tipo	Descripción	Consecuencia	Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría	¿A quién se le Asigna?	Tratamiento
1	Específico	Interno	Selección	Operacional	Demora en el inicio de la prestación de servicios y la solución a la necesidad que originó el objeto Contractual.	Incumplimiento por parte del contratista.	2	5	6	Alto	Contratista	Verificar las acciones tomadas de conformidad con los tiempos de respuesta estipulados en las pólizas de seguros.
2	General	Externo	Ejecución	Económico	Los efectos económicos derivados del análisis insuficiente de los precios realizados en el cálculo de los servicios	Incumplimiento por parte del contratista.	2	2	4	Bajo	Contratista	Realizar un análisis de costo. Hacer efectiva las garantías constituidas para tal efecto.
3	General	Externo	Ejecución	Operacional	Falta de idoneidad de del contratista para la obtención del objeto contractual.	Incumplimiento por parte del contratista.	1	3	4	Bajo	Contratista	Para mitigar el riesgo se evalúa la calidad e idoneidad del contratista y de su equipo de trabajo.
4	Específico	Externo	Ejecución	Sociales	Graves alteraciones de orden público en el sitio de ejecución contractual.	Suspensiones o adiciones en plazo	3	3	6	Alto	Entidad	Para mitigar el riesgo deberán tenerse en cuenta las condiciones especiales en la cuales se ejecuta el contrato, a fin de precaver las consecuencias que las diferentes





Nº	Clase	Fuente	Etapas	Tipo	Descripción	Consecuencia	Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría	¿A quién se le Asigna?	Tratamiento
												alteraciones del orden público puedan generar.
5	Específico	Interno	Ejecución	Económico	Modificación aprobada de estudios y especificaciones técnicas.	Afecta la calidad de los servicios a prestar	3	5	6	Alto	Contratista	En caso de incumplimiento parcial o total, se hará efectiva la póliza de cumplimiento.
6	Específico	Externo	Ejecución	Económico	Modificación de impuestos aplicables al Contrato.	Cuando en desarrollo del contrato se modifican las tarifas de los impuestos o se crean nuevos impuestos a los ya existentes, siempre y cuando sean aplicables directamente al contrato.	1	3	3	Bajo	Contratista	Se llevará a cabo una permanente vigilancia de los cambios normativos en materia tributaria que afecten la ejecución del contrato y se aplicarán las medidas a que haya lugar.
7	General	Externo	Ejecución	Regulatorio	Cambios en la legislación.	Imposibilidad de terminar la prestación del servicio por cambios en la legislación	1	4	5	Medio	Entidad	Conciliar con el contratista la terminación por mutuo acuerdo del contrato.
8	Específico	Interno	Ejecución	Operacional	Incumplimiento en el cronograma de trabajo.	Se presentan demoras, incumplimientos para cumplir el cronograma establecido.	3	3	6	Medio	Contratista	Requerir al contratista contrarrestando avances y/o pagos contrato de acuerdo con los términos del contrato, en caso de incumplimiento parcial o total se hará efectiva la póliza de cumplimiento
9	Específico	Interno	Ejecución	Financiero	Presencia de actividades adicionales que generen sobre costo al contrato.	Se presentan servicios adicionales a la inicialmente contratada que generan el incremento en el valor del contrato inicial.	2	3	5	Medio	Contratista	Realizar los estudios y diseños acertados para la planeación del Servicio. Verificar la justificación de los costos adicionales con el contratista y tramitar los recursos adicionales para culminar el servicio



Nº	Clase	Fuente	Etapas	Tipo	Descripción	Consecuencia	Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría	¿A quién se le Asigna?	Tratamiento
10	General	Externo	Selección	Financiero	Propuesta económica con valores unitarios artificialmente bajos.	Riesgo presentado en el contrato por precios por debajo del presupuesto oficial en la propuesta del contratista, lo que puede generar incumplimiento por parte del contratista por quedarse sin presupuesto para culminar el contrato	3	4	7	Alto	Contratista	Solicitar justificación al contratista sobre la presentación de precios por debajo de los existentes en el mercado.
11	Específico	Interno	Ejecución	Financiero	Demoras en el pago por la presentación de documentación por parte del contratista.	Se presentan demoras en el desembolso por que el contratista no presenta la documentación exigida para el pago	2	2	4	Bajo	Contratista	Verificar oportunamente la documentación presentada por el contratista para los pagos.
12	Específico	Interno	Ejecución	Financiero	Que el valor de los costos de legalización contractual, generales de desplazamiento y generales del contratista que se tuvieron en cuenta para el valor total del servicio, no se hayan contemplado en la propuesta económica y no cubra el costo real de los mismos durante la ejecución del servicio.	Riesgo presentado cuando el valor de la propuesta estipulado por el contratista es inferior, generando un desequilibrio económico que pueda terminar en demoras del servicio	2	2	4	Bajo	Contratista	Se deberá incluir todos los costos que incurre el contratista con su propuesta para llevar a cabo y feliz término la prestación del servicio de lo contrario serán asumidos por el contratista por no preverlos al momento de presentación de la propuesta
13	General	Externo	Ejecución	Económico	Cambios en el precio de los servicios objeto del contrato, desequilibrio contractual, variaciones en los precios del mercado	Desequilibrio económico, atraso en la ejecución del contrato	2	2	4	Bajo	Contratista	Revisión, ajuste y seguimiento con el supervisor del contrato




Nº	Clase	Fuente	Etapas	Tipo	Descripción	Consecuencia	Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría	¿A quién se le Asigna?	Tratamiento
14	Específico	Interno	Ejecución	Económico	Pérdida o daño de los bienes de la entidad	Incumplimiento de las funciones a cargo de la entidad	1	2	1	Bajo	Contratista	Inspecciones permanentes
15	Específico	Externo	Ejecución	Operacional	Hurto o daño a los bienes del contratista con los cuales presta el servicio	Retrasos o incumplimiento en la prestación del servicio. Poner en riesgo la seguridad de la entidad	3	1	4	Bajo	Contratista	Inspecciones permanentes
16	General	Externo	Ejecución	Riesgo de la Salud	Biológicos. Se refiere a la posibilidad que durante la ejecución del contrato, los colaboradores del contratista, presenten síntomas de enfermedades altamente contagiosas y que afecten y deterioren la Salud del Personal.	Deterioro notorio y grave de la salud y posible contagio	3	4	7	Alto	Contratista	Aplicación de los protocolos adoptados por la Universidad y el cumplimiento de las medidas de Bioseguridad establecidas por las Autoridades de Salud en Colombia
17	General	Externo	Ejecución	Riesgo de la salud	Disponibilidad de los elementos de protección personal. Se refiere a la posibilidad de que el contratista no disponga o suministre a sus colaboradores los Elementos de Protección Personal EPP y los de Riesgo Biológico.	Accidente de trabajo y posibles exposición a riesgo biológico	3	4	7	Alto	Contratista	El contratista deberá suministrar todos los EPP a sus colaboradores en las obras, o solicitar a la ARL que los suministre
Nº 18	General	Externo	Ejecución	Operacional	En caso que se presente alguna eventualidad o siniestro por impacto climático.	Incumplimiento por parte del contratista.	1	3	4	Alto	Contratista	El contratista deberá realizar una planeación de las rutas teniendo en cuenta los pronósticos de la situación climática.

La mitigación del riesgo se hará a través de la constitución de garantías a favor de la Universidad de los Llanos.

El contratista se obliga en el evento que el valor del contrato se amplíe o su plazo o vigencia se prorrogue como consecuencia entre otros de la suspensión del contrato a ampliar el valor y prorrogar la vigencia de la garantía única de conformidad con lo pactado.

La mitigación del riesgo se hará a través de la constitución de garantías a favor de la Universidad de los Llanos.

 <b>UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS®</b>	<b>PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS</b>		
	<b>ESTUDIO DEL SECTOR</b>		
	<b>Código:</b> FO-GBS-35	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha de aprobación:</b> 30/09/2021
			<b>Página:</b> 22 de 22

## 9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- **DANE** (Departamento Administrativo Nacional de Estadística)
- <https://economipedia.com/definiciones/sector-terciario-servicios.html>
- [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bol\\_transp\\_IVtrim21.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bol_transp_IVtrim21.pdf).
- [www.colombiacompra.gov.co](http://www.colombiacompra.gov.co)
- [Linea.ccb.org.co/descripcionciiu/](http://Linea.ccb.org.co/descripcionciiu/)
- [www.colombiacompra.gov.co/manuales](http://www.colombiacompra.gov.co/manuales)
- [twitter.com/dane\\_colombia/status/1395003287695396864?lang=bn](https://twitter.com/dane_colombia/status/1395003287695396864?lang=bn)
- [ile:///C:/Users/Usuario/Downloads/Informe\\_2-Estado\\_del\\_Arte.pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Informe_2-Estado_del_Arte.pdf)
- <file:///Users/anagutierrez/Downloads/ANALISIS%20DEL%20SECTOR%20ARRENDAMIENTO%20DE%20VEHICULO%20S%202021.pdf>



**WILSON EDUARDO ZÁRATE TORRES**  
Vicerrector de Recursos Universitarios

<b>Proyectó:</b> Ximena Espinosa Campos - Profesional de Apoyo VRU	<b>Revisión jurídica:</b> Ana María Gutiérrez Varón – Profesional de apoyo VRU
<b>Revisión Financiera:</b> Diana Rico Ortiz – Profesional de Apoyo VRU	<b>Revisión técnica:</b> Claudia Constanza Gantiva Ortegón – Auxiliar Oficina Servicios Generales