

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	Código: FO-GBS-35	Versión: 02	Fecha de aprobación: 10/07/2026	Página: 1 de 49

Villavicencio, 06 de agosto de 2026

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 SERVICIOS – CONVOCATORIA PRIVADA

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 privada**, 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 Universidad de los Llanos es una Institución de Educación Superior del orden nacional con autonomía administrativa, académica y financiera, creada mediante la Ley 8 de 1974 y el Decreto 2513 de noviembre 25 de 1974 expedido por el Ministerio de Educación Nacional.

En cumplimiento de su función académica, la Universidad desarrolla cursos teórico-prácticos y prácticos que, conforme a lo establecido en el artículo 43 del Acuerdo Superior N.º 020 de 2021 – Reglamento Estudiantil, requieren la implementación de estrategias pedagógicas que incluyan visitas y prácticas extramuros como mecanismos esenciales para la aplicación real de los conocimientos adquiridos en el aula.

Así mismo, el Acuerdo Académico N.º 017 de 2022, mediante el cual se reglamentan las visitas y prácticas extramuros (V.P.E.) de los programas de grado de la Universidad de los Llanos, establece la obligatoriedad de la planeación, aprobación y ejecución de estas actividades académicas, correspondiendo al Consejo Académico su aprobación. En virtud de lo anterior, el Consejo Académico expidió la Resolución Académica N.º 141 del 19 de diciembre de 2025, por medio de la cual se aprueba la programación de las prácticas y visitas extramurales para los programas de grado durante el primer periodo académico del año 2026.

La ejecución de las visitas y prácticas extramuros aprobadas implica el desplazamiento de estudiantes, docentes y personal de apoyo a escenarios externos al campus universitario, por lo cual la Universidad debe garantizar las condiciones logísticas necesarias que aseguren el desarrollo adecuado, oportuno y seguro de dichas actividades. En este sentido, el servicio de transporte especial terrestre se constituye en un insumo indispensable para el cumplimiento de los objetivos académicos, la continuidad del servicio educativo y el normal desarrollo del calendario académico institucional.

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	Código: FO-GBS-35	Versión: 02	Fecha de aprobación: 10/07/2026	Página: 2 de 49

Actualmente, la Universidad de los Llanos cuenta con un parque automotor institucional conformado por: a) Tres (3) busetones Chevrolet de 28 pasajeros; b) Dos (2) Vans Jinbei de 16 pasajeros; c) Un (1) Vans Nisan de 14 pasajeros; d) Un (1) vans Chevrolet de 6 pasajeros, e) Un (1) bus Chevrolet de 32 pasajeros, y f) Un (1) bus Chevrolet de 30 pasajeros; uno (1) de los vehículos tipo van Jinbei se encuentra fuera de operación debido a mantenimiento correctivo por reparación de motor, lo cual reduce la capacidad operativa disponible. Aunado a lo anterior, la flota institucional resulta insuficiente para atender simultáneamente la totalidad de las visitas y prácticas extramuros programadas, tanto por limitaciones de capacidad como por la necesidad de garantizar disponibilidad permanente para otras actividades institucionales.

Como consecuencia de lo anterior, se evidencia la imposibilidad material de cubrir la totalidad de la demanda de transporte requerida para las visitas y prácticas extramuros exclusivamente con medios propios de la Universidad, lo cual hace necesaria la contratación de un servicio de transporte especial terrestre externo que permita complementar la capacidad instalada y asegurar la ejecución de las actividades académicas programadas.

La contratación del servicio de transporte especial terrestre se justifica contractualmente en la necesidad de garantizar el cumplimiento de la misión institucional, la continuidad y calidad del servicio educativo, así como la ejecución oportuna de las actividades académicas aprobadas por el Consejo Académico. Este servicio deberá cumplir con la normatividad vigente en materia de transporte especial, así como con los estándares de seguridad, idoneidad técnica, capacidad operativa y calidad exigidos, garantizando la integridad física de los estudiantes, docentes y demás usuarios.

La contratación del servicio de transporte especial terrestre permitirá a la Universidad de los Llanos atender de manera eficiente las necesidades logísticas derivadas de las visitas y prácticas extramuros, evitar la suspensión o reprogramación de actividades académicas, mitigar riesgos operativos y administrativos, y asegurar el cumplimiento de los objetivos académicos previstos en los planes de estudio de los programas de grado.

Por lo anterior, y atendiendo a criterios de necesidad, conveniencia, oportunidad y eficiencia administrativa, se considera debidamente justificada la celebración del contrato para la prestación del servicio de transporte especial terrestre destinado al desarrollo de las visitas y prácticas extramuros de los programas de grado de la Universidad de los Llanos durante el periodo académico correspondiente.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Dirección de Currículo de la Universidad de los Llanos tiene la necesidad de llevar a cabo la contratación **PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE PARA EL DESARROLLO DE LAS VISITAS Y PRÁCTICAS EXTRAMUROS DESTINADAS A LOS ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS.**

2. ASPECTOS GENERALES

ENTIDAD CONTRATANTE	UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS
DEPENDENCIA ORIGEN DE LA NECESIDAD	VICERRECTORÍA DE RECURSOS UNIVERSITARIOS
OBJETO A CONTRATAR	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE PARA EL DESARROLLO DE LAS VISITAS Y PRÁCTICAS EXTRAMUROS DESTINADAS A LOS ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS.
MODALIDAD DEL PROCESO	CONVOCATORIA PRIVADA
PLAZO DE EJECUCIÓN	TRES (03) MESES CALENDARIO, O HASTA AGOTAR PRESUPUESTO

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	Código: FO-GBS-35	Versión: 02	Fecha de aprobación: 10/07/2026	Página: 3 de 49

LUGAR DE EJECUCIÓN	SE EJECUTARÁ EL CONTRATO EN EL MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO DEL DEPARTAMENTO DEL META, KILÓMETRO 12 VÍA PUERTO LÓPEZ, DE UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS, Y EN CADA DESTINO ENUNCIADO POR LAS VISITAS Y PRÁCTICAS EXTRAMUROS DEL TERRITORIO COLOMBIANO.		
VALOR DEL PROCESO A CONTRATAR	OCHOCIENTOS CINCUENTA Y SIETE MILLONES SETENTA Y TRES MIL DIECINUEVE PESOS MCTE (\$857.073.019).		
VIGENCIAS PRESUPUESTALES:	NO APLICA		
CODIFICACIÓN UNSPSC DE LOS BIENES, OBRAS Y SERVICIOS.	78111800	TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA	

3. ANÁLISIS TÉCNICO

Desde el punto de vista técnico, se requiere que los oferentes cuenten con capacidad competitiva suficiente, reflejada en una experiencia consolidada y verificable en la prestación del servicio de transporte especial terrestre. Así mismo, deberán disponer de las herramientas técnicas, operativas y administrativas necesarias para el adecuado desarrollo del objeto contractual, garantizando prácticas profesionales, organización jurídica, cumplimiento de la normatividad vigente y una trayectoria que respalde la correcta ejecución del servicio requerido.

El presente análisis técnico se enfoca en el sector de servicios, particularmente en el transporte terrestre de pasajeros, actividad de alta relevancia dentro del sistema económico y social, en tanto permite el traslado oportuno y seguro de personas entre distintos puntos del territorio, facilitando la interacción entre actividades académicas, sociales y productivas. Esta actividad constituye un elemento fundamental para la integración territorial y el desarrollo de las dinámicas institucionales y sociales.

En el marco de la evolución del sector transporte en Colombia, durante las últimas décadas se ha consolidado una mayor participación del sector privado en la prestación de servicios públicos y en la ejecución de actividades que tradicionalmente eran desarrolladas directamente por el Estado. Este proceso ha permitido fortalecer la capacidad operativa del sector mediante la vinculación de empresas especializadas, promoviendo mayores niveles de eficiencia, cobertura, calidad y competitividad en la prestación de los servicios de transporte, bajo un esquema de regulación y control por parte de las autoridades competentes.

No obstante, la participación de operadores privados no exime al Estado de su responsabilidad constitucional y legal de garantizar la adecuada prestación del servicio público de transporte. En consecuencia, corresponde a las entidades competentes ejercer funciones de regulación, inspección, vigilancia y control, orientadas a verificar que el servicio se preste bajo condiciones de seguridad, continuidad, eficiencia, accesibilidad, calidad y sostenibilidad, en cumplimiento de la normativa vigente y de los principios que rigen la prestación de los servicios públicos.

En este contexto, la necesidad objeto del presente estudio corresponde a la contratación del servicio de transporte terrestre automotor especial para estudiantes de la Universidad de los Llanos, actividad que se encuentra regulada por la legislación colombiana aplicable al servicio público de transporte terrestre automotor especial. Para efectos del análisis del sector, y dado que no existe información estadística desagregada que identifique exclusivamente el mercado del transporte estudiantil, se toma como referencia el universo de empresas habilitadas para la prestación del servicio de transporte especial, las cuales cuentan con autorización del Ministerio de Transporte para atender este tipo de operaciones.

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	<i>Código: FO-GBS-35</i>	<i>Versión: 02</i>	<i>Fecha de aprobación: 10/07/2026</i>	<i>Página: 4 de 49</i>

El servicio público de transporte terrestre automotor especial está destinado a satisfacer las necesidades de movilización de grupos específicos de usuarios, entre ellos estudiantes, trabajadores, turistas y demás colectivos que requieren desplazamientos previamente contratados. Su prestación debe realizarse a través de empresas legalmente constituidas y debidamente habilitadas, que acrediten el cumplimiento de los requisitos técnicos, jurídicos, financieros y operativos establecidos por la normatividad vigente. Asimismo, las empresas deben disponer de un parque automotor en condiciones óptimas de operación, conductores con la idoneidad requerida, pólizas de seguros obligatorias, programas de mantenimiento preventivo y correctivo, así como sistemas de gestión de la seguridad vial que garanticen una prestación eficiente, segura y continua del servicio.

Para la Universidad de los Llanos, la contratación de este servicio constituye un componente estratégico para garantizar el acceso oportuno y seguro de los estudiantes a las diferentes sedes y escenarios académicos donde se desarrollan actividades de formación, investigación, prácticas académicas, extensión y demás actividades institucionales. En consecuencia, la selección del contratista deberá orientarse a identificar empresas que acrediten experiencia específica, capacidad técnica, disponibilidad operativa y cumplimiento de las disposiciones legales que regulan el transporte especial, garantizando así la continuidad, calidad y seguridad del servicio durante la ejecución del contrato.

3.1 CONDICIONES TÉCNICAS, TECNOLÓGICAS Y FUNCIONALES

La prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial deberá garantizar el desplazamiento seguro, oportuno y continuo de los estudiantes de la Universidad de los Llanos hacia y desde los diferentes campus, sedes, centros de práctica, escenarios académicos y demás destinos autorizados por la Entidad, de conformidad con la programación académica y administrativa establecida durante la ejecución del contrato.

Desde el punto de vista técnico, el contratista deberá acreditar que se encuentra legalmente habilitado por el Ministerio de Transporte para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial y que dispone de un parque automotor suficiente para atender la demanda institucional. Los vehículos deberán cumplir con las condiciones técnico-mecánicas, de seguridad, comodidad y capacidad exigidas por la normativa vigente, encontrarse matriculados y registrados conforme a la legislación aplicable, contar con revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente cuando corresponda, Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), pólizas de responsabilidad contractual y extracontractual, así como los demás permisos y documentos exigidos por las autoridades competentes.

Los vehículos deberán presentar condiciones óptimas de operación, mantenimiento, limpieza y conservación, disponiendo de elementos de seguridad obligatorios, cinturones de seguridad para los ocupantes, extintor, botiquín de primeros auxilios, señales preventivas, herramientas básicas y demás equipos exigidos por el Código Nacional de Tránsito y la regulación del transporte especial. Así mismo, deberán ser sometidos a programas de mantenimiento preventivo y correctivo que garanticen su disponibilidad y confiabilidad durante toda la ejecución contractual.

En cuanto al componente tecnológico, el contratista deberá implementar mecanismos que permitan el adecuado control y seguimiento de la operación del servicio. Para ello, se recomienda que los vehículos cuenten con sistemas de posicionamiento global (GPS) o tecnologías equivalentes que faciliten el monitoreo de las rutas, tiempos de desplazamiento y ubicación en tiempo real. Asimismo, deberá garantizar canales de comunicación permanentes entre conductores, empresa transportadora y supervisor del contrato para atender oportunamente novedades operativas, contingencias o requerimientos de la Universidad.

El personal conductor deberá poseer licencia de conducción vigente correspondiente a la categoría requerida, experiencia comprobable en transporte especial, afiliación al Sistema General de Seguridad Social Integral,

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	Código: FO-GBS-35	Versión: 02	Fecha de aprobación: 10/07/2026	Página: 5 de 49

capacitación en normas de tránsito, conducción segura, atención al usuario y seguridad vial. Igualmente, la empresa deberá implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), cuando sea exigible conforme a la normativa vigente, y desarrollar acciones orientadas a la prevención de accidentes y a la gestión del riesgo durante la prestación del servicio.

Desde el punto de vista funcional, el servicio deberá ejecutarse conforme a los itinerarios, horarios, frecuencias y rutas definidos por la Universidad de los Llanos, garantizando puntualidad, continuidad, cobertura y disponibilidad de los vehículos durante toda la vigencia del contrato. La empresa deberá contar con capacidad operativa para atender modificaciones en la programación, servicios adicionales autorizados y eventualidades que puedan presentarse durante la ejecución, disponiendo de vehículos de respaldo cuando las circunstancias lo requieran, con el fin de evitar la interrupción del servicio.

Adicionalmente, el contratista deberá cumplir la normatividad vigente en materia de transporte terrestre automotor especial, seguridad vial, protección ambiental, seguridad y salud en el trabajo, protección de datos personales y demás disposiciones legales aplicables, garantizando que la prestación del servicio responda a criterios de calidad, eficiencia, seguridad, accesibilidad y confiabilidad, en concordancia con las necesidades institucionales y los principios que rigen la contratación estatal.

Finalmente, las condiciones técnicas, tecnológicas y funcionales deberán asegurar la adecuada prestación del servicio, la protección de la integridad de los estudiantes y demás usuarios, la continuidad de las actividades académicas y el cumplimiento de las obligaciones contractuales, mediante la utilización de recursos humanos, tecnológicos y logísticos suficientes para satisfacer las necesidades de movilidad de la Universidad de los Llanos de manera eficiente y segura.

3.2 ESTADO DE LA INNOVACIÓN Y DESARROLLO DEL SECTOR:

El sector del transporte terrestre automotor especial ha experimentado un proceso de modernización impulsado por la incorporación de herramientas tecnológicas, el fortalecimiento de la seguridad vial y la optimización de la gestión operativa. Actualmente, las empresas prestadoras del servicio implementan soluciones que permiten mejorar la planeación de rutas, el control de la operación, el monitoreo de la flota y la atención oportuna de contingencias, contribuyendo a una prestación del servicio más eficiente, segura y confiable.

Entre las principales innovaciones adoptadas por el sector se destaca la utilización de sistemas de posicionamiento global (GPS) para el seguimiento en tiempo real de los vehículos, plataformas tecnológicas para la programación y control de recorridos, sistemas de comunicación permanente entre conductores y centros de operación, así como herramientas para la administración del mantenimiento preventivo y correctivo de la flota. De igual forma, las empresas han fortalecido la implementación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV), programas de capacitación permanente para conductores y mecanismos de control orientados a reducir la ocurrencia de accidentes y mejorar la calidad del servicio.

En materia ambiental, el sector ha venido incorporando progresivamente vehículos con tecnologías de menor impacto ambiental, motores con estándares de emisiones más eficientes y programas de mantenimiento que contribuyen a la reducción del consumo de combustible y de las emisiones contaminantes, en concordancia con las políticas nacionales de movilidad sostenible y protección del medio ambiente.

No obstante, la innovación tecnológica en este tipo de procesos no constituye un factor determinante para la contratación, toda vez que el objeto contractual corresponde a la prestación de un servicio regulado, cuyas condiciones técnicas, operativas y de seguridad se encuentran ampliamente definidas por la normatividad vigente. En

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	<i>Código: FO-GBS-35</i>	<i>Versión: 02</i>	<i>Fecha de aprobación: 10/07/2026</i>	<i>Página: 6 de 49</i>

consecuencia, el mercado nacional dispone de un número importante de empresas habilitadas con capacidad técnica, tecnológica y operativa para atender los requerimientos de la Universidad de los Llanos, garantizando la prestación del servicio bajo criterios de seguridad, eficiencia, continuidad y calidad.

3.3 NUEVAS TENDENCIAS DEL SECTOR Y CAMBIOS

El sector del transporte terrestre automotor especial ha evolucionado mediante la incorporación de tecnologías que mejoran la gestión operativa, la seguridad vial y la eficiencia del servicio. Entre las principales tendencias se destacan el uso de sistemas de geolocalización (GPS), plataformas para el control de rutas, programas de mantenimiento preventivo, fortalecimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) y la renovación gradual del parque automotor con vehículos más seguros y eficientes.

Adicionalmente, el sector avanza hacia la implementación de prácticas de movilidad sostenible, mediante el uso de tecnologías que reducen el impacto ambiental y optimizan el consumo de combustible. Estas tendencias fortalecen la calidad, confiabilidad y continuidad del servicio, permitiendo a las entidades públicas contratar operadores con mayores capacidades técnicas, tecnológicas y operativas para atender las necesidades de transporte de manera segura y eficiente.

3.4 AMPLITUD DE LA OFERTA DE CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO

La oferta del mercado presenta una amplia diversidad de capacidades técnicas, operativas y logísticas. Este análisis evalúa los componentes clave que caracterizan la oferta prestacional en esta modalidad.

Tipología y Capacidad del Parque Automotor: El mercado legalmente habilitado cuenta con una oferta de vehículos clasificada según su tipología y capacidad de pasajeros, lo que permite adaptar la logística a la magnitud de los grupos académicos:

- Buses Gran Capacidad (40 a 54 pasajeros): Diseñados para rutas nacionales de larga distancia y grupos numerosos. Cuentan con bodega de equipaje de gran volumen, suspensión neumática, aire acondicionado centralizado y baños.
- Busetas / Microbuses (19 a 30 pasajeros): Adecuados para grupos medianos o desplazamientos a zonas rurales con restricciones de acceso para vehículos de gran tamaño.
- Camionetas y Vans (9 a 18 pasajeros): Utilizados para el traslado de grupos reducidos de investigación, docentes o visitas técnicas a terrenos de difícil acceso.

Estándares Normativos y Documentales Integrales: La oferta legalmente constituida en Colombia (bajo el Decreto 1079 de 2015 y normas reglamentarias) garantiza una cobertura integral mediante la expedición y vigencia de la siguiente documentación obligatoria por vehículo:

DOCUMENTO / REQUISITO	DESCRIPCIÓN Y COBERTURA
Tarjeta de Operación (TO)	Expedida por el Ministerio de Transporte, vigente y en modalidad Especial.
Pólizas de Seguro (RCC y RCE)	Cobertura de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual para pasajeros y terceros.

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	Código: FO-GBS-35	Versión: 02	Fecha de aprobación: 10/07/2026	Página: 7 de 49

FUEC	Formulario Único de Extracto del Contrato para la legalidad de cada trayecto específico.
Revisión Técnico-Mecánica y SOAT	Certificación de estado óptimo de funcionamiento e inspecciones preventivas al día.
PESV	Plan Estratégico de Seguridad Vial implementado y articulado con la norma nacional.

Equipamiento de Confort, Seguridad y Tecnología: Las empresas competitivas del sector ofrecen unidades equipadas con estándares modernos que garantizan el bienestar de los estudiantes durante los trayectos:

- Sistemas de Seguridad Activa y Pasiva: Cinturones de seguridad individuales retractiles en todas las sillas, frenos ABS, salidas de emergencia señalizadas, extintores vigentes y botiquín de primeros auxilios.
- Control Logístico y Rastreo: Monitoreo satelital GPS en tiempo real con transmisión de datos sobre velocidad, ruta y tiempos de descanso del conductor.
- Confort en Cabina: Aire acondicionado de alto rendimiento, asientos reclinables ergonómicos, conectores USB/tomas de corriente y sistemas de perifoneo o audio para la mediación docente en vía.

Idoneidad del Personal Operativo (Conductores): La oferta del sector incluye la disposición de conductores vinculados formalmente que cumplen con el siguiente perfil técnico:

- Licencia de conducción vigente en la categoría requerida (C2 o C3).
- Certificaciones en conducción defensiva, seguridad vial y primeros auxilios.
- Exámenes médicos ocupacionales y pruebas de alcoholimetría previas a la ejecución del servicio.
- Cumplimiento estricto de los tiempos de descanso y jornada laboral establecidos por la ley laboral de transporte.

3.5 ESPECIFICACIONES DE CALIDAD DEL SERVICIO

El servicio se enmarca en la modalidad de Transporte Público Terrestre Automotor Especial, regulado por el Ministerio de Transporte (Decreto 1079 de 2015 y Ley 336 de 1996). Requiere empresas legalmente habilitadas con experiencia comprobable, capacidad técnica y administrativa, y pleno cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

Estándares de Calidad Exigidos:

Operativa: Plan de contingencia con reemplazo de vehículo en máximo 2 horas ante fallas, y unidades en óptimas condiciones de aseo.

Tecnología y Confort: Monitoreo por GPS en tiempo real, aire acondicionado, cinturones de seguridad en el 100% de las sillas y sistema de amplificación de voz.

Factor Humano: Conductores calificados (licencia C2/C3), uniformados, capacitados en conducción defensiva y primeros auxilios, e higienizados mediante pruebas preventivas de alcoholimetría.

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	<i>Código:</i> FO-GBS-35	<i>Versión:</i> 02	<i>Fecha de aprobación:</i> 10/07/2026	<i>Página:</i> 8 de 49

3.6 CONDICIONES ESPECIALES DEL SERVICIO

Las rutas de desplazamiento se realizarán de acuerdo con la programación que la Dirección de Currículo allegue a la Supervisión de las prácticas aprobadas de las diferentes Facultades, donde se relacionan los lugares a visitar y los horarios establecidos por cada programa y su respectivo docente.

3.7 LUGAR DE PARTIDA Y LLEGADA

Los lugares de partida para la realización de las prácticas académicas serán:

- En Villavicencio: En la carrera 34 con calle 33A y 33B continuo al parque de los Estudiantes.
- En Granada – Meta: CAMPUS BOQUEMONTE

Los vehículos deberán estar con quince (15) minutos antes de la salida programada.

4. DESCRIPCIÓN DEL SECTOR

El sector de transporte especial terrestre en Colombia hace parte fundamental del Sistema Nacional de Transporte y cumple un rol estratégico en la movilidad de grupos específicos de la población y en el apoyo a actividades productivas, educativas, empresariales y turísticas. A diferencia del transporte público colectivo o individual, el transporte especial se caracteriza por prestar servicios previamente contratados, dirigidos a usuarios determinados y bajo condiciones específicas de operación.

El transporte especial terrestre en Colombia está regulado principalmente por la Ley 336 de 1996 (Estatuto Nacional del Transporte) y el Decreto 1079 de 2015, que compila las normas del sector transporte. Estas disposiciones establecen las condiciones para la habilitación de las empresas, la vinculación de los vehículos, los requisitos técnicos, operativos y de seguridad, así como las responsabilidades de los prestadores del servicio.

El sector es vigilado y controlado por el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte, entidades encargadas de garantizar el cumplimiento de la normatividad, la protección de los usuarios y la legalidad en la prestación del servicio. En los últimos años, el fortalecimiento del control ha buscado combatir la informalidad, el transporte ilegal y la competencia desleal.

Actualmente, el transporte especial terrestre en Colombia se desarrolla principalmente en las siguientes modalidades:

- Transporte escolar**, destinado al traslado de estudiantes desde y hacia instituciones educativas, bajo estrictos protocolos de seguridad, señalización y acompañamiento.
- Transporte de empleados**, utilizado por empresas públicas y privadas para movilizar a su personal, especialmente en zonas industriales, mineras, petroleras y rurales.
- Transporte de turismo**, que presta servicios a viajeros nacionales y extranjeros en recorridos turísticos, excursiones, eventos y actividades recreativas.
- Transporte de usuarios específicos**, contratado para eventos, convenciones, actividades culturales, deportivas o sociales.

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	<i>Código: FO-GBS-35</i>	<i>Versión: 02</i>	<i>Fecha de aprobación: 10/07/2026</i>	<i>Página: 9 de 49</i>

Estas modalidades requieren contratos escritos, rutas definidas y vehículos afiliados a empresas legalmente habilitadas.

Características operativas del sector

El parque automotor del transporte especial terrestre está compuesto por buses, busetas, microbuses, camionetas y vans, los cuales deben cumplir con revisiones técnico-mecánicas periódicas, pólizas de seguros obligatorios y condiciones de accesibilidad y seguridad. La mayoría de las empresas operan bajo esquemas de vinculación de vehículos de terceros, lo que implica relaciones contractuales entre propietarios y empresas habilitadas.

En términos operativos, el sector enfrenta retos asociados a los costos de mantenimiento, combustibles, seguros, cumplimiento normativo y renovación vehicular. A pesar de ello, ha mostrado capacidad de adaptación mediante la incorporación de tecnologías de control, como sistemas de geolocalización (GPS), plataformas de gestión de rutas, control de tiempos y mecanismos de seguimiento a la prestación del servicio.

Importancia económica y social

El transporte especial terrestre tiene un impacto significativo en la economía nacional y regional. Genera empleo directo e indirecto para conductores, propietarios de vehículos, personal administrativo y técnico. Además, facilita el acceso a la educación, el trabajo y el turismo, contribuyendo a la inclusión social y al desarrollo territorial, especialmente en zonas donde el transporte público tradicional es limitado o insuficiente.

En el ámbito empresarial, este sector es clave para la continuidad operativa de múltiples industrias, ya que garantiza la movilidad segura y eficiente de los trabajadores, mejorando la productividad y reduciendo riesgos laborales asociados al desplazamiento.

Retos actuales y perspectivas

En la actualidad, el sector enfrenta desafíos como la informalidad, la competencia de plataformas no reguladas, el incremento de costos operativos, la transición hacia vehículos más sostenibles y el cumplimiento de estándares ambientales más exigentes. Asimismo, existe la necesidad de modernizar el marco normativo para adaptarlo a las nuevas dinámicas de movilidad y a los avances tecnológicos.

No obstante, el transporte especial terrestre en Colombia presenta oportunidades de crecimiento ligadas a la formalización, la digitalización de procesos, la renovación del parque automotor y la articulación con políticas de movilidad sostenible. Su fortalecimiento es clave para garantizar un servicio seguro, eficiente y alineado con las necesidades actuales del país.

SEGMENTO: TRANSPORTE

El segmento del transporte se puede dividir según diversos criterios, como el tipo de servicio que ofrecen, el modo de transporte o la naturaleza de los usuarios (públicos o privados). Las principales divisiones son:

1. Segmentación por Modo de Transporte

- **Transporte Terrestre:**

- **Automóvil:** Incluye tanto el transporte de mercancías (camiones, furgonetas) como de personas (vehículos privados, taxis, transporte público).

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS®	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	Código: FO-GBS-35	Versión: 02	Fecha de aprobación: 10/07/2026	Página: 10 de 49

- **Ferrovionario:** Transporte de pasajeros o mercancías a través de trenes. Este segmento incluye servicios de alta velocidad, trenes de cercanías y trenes de carga.
- **Transporte Urbano:** Servicios dentro de las ciudades, como el metro, autobuses, tranvías y otros sistemas de transporte público local.
- **Transporte Aéreo:**
 - **Comercial de Pasajeros:** Aerolíneas que transportan personas, tanto en vuelos nacionales como internacionales.
 - **Carga Aérea:** Empresas especializadas en el transporte de mercancías mediante aviones de carga o aviones comerciales con capacidad para carga.
 - **Aviación General:** Incluye vuelos no comerciales, como aviones privados, vuelos chárter y vuelos de negocios.
- **Transporte Marítimo:**
 - **Carguero:** Empresas y servicios dedicados al transporte de mercancías a través del mar, incluidos contenedores, productos líquidos, y gráneles.
 - **Pasajeros:** Servicios de ferris, cruceros y embarcaciones para transporte de personas.
 - **Transporte Fluvial:** Servicios similares al marítimo pero realizados en ríos y lagos, especialmente en áreas interiores.

2. Segmentación por Tipo de Servicio

- **Transporte de Carga:**
 - **Carga General:** Transporte de bienes no clasificados en categorías especializadas (por ejemplo, cajas, productos diversos).
 - **Carga Especializada:** Incluye productos que requieren condiciones particulares, como cargas pesadas, perecederas, peligrosas, o de valor alto.
 - **Carga a Granel:** Incluye productos como granos, minerales, combustibles, etc., que se transportan sin embalaje (a granel).
- **Transporte de Pasajeros:**
 - **Público:** Servicios regulares operados por entidades gubernamentales o empresas privadas para transportar a personas dentro de ciudades (autobuses, metro, trenes urbanos).
 - **Privado:** Vehículos privados, como automóviles particulares, taxis, vehículos de alquiler, etc.
 - **Interurbano e Internacional:** Servicios que conectan ciudades o países, como autobuses interurbanos, trenes de larga distancia y aerolíneas.

3. Segmentación por Tipo de Propietario y Gestión

- **Transporte Público:**
 - Operado por gobiernos locales, regionales o nacionales, con el objetivo de proporcionar acceso asequible a la movilidad de personas dentro de una comunidad.
 - Ejemplos: metro, autobuses urbanos, trenes de cercanías.
- **Transporte Privado:**
 - Operado por empresas privadas o individuos, y con un enfoque en la rentabilidad y flexibilidad.
 - Ejemplos: transporte de carga privado, taxis, vehículos particulares, servicios de transporte privado como Uber o Lyft.
- **Transporte Mixto:**

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS		
	ESTUDIO DEL SECTOR		
	<i>Código:</i> FO-GBS-35	<i>Versión:</i> 02	<i>Fecha de aprobación:</i> 10/07/2026
			<i>Página:</i> 11 de 49

- Involucra una combinación de recursos públicos y privados para ofrecer servicios de transporte (por ejemplo, concesiones de rutas o infraestructuras compartidas).

4. Segmentación por Alcance Geográfico

- **Transporte Local:** Servicios dentro de un área geográfica limitada, como dentro de una ciudad o región (autobuses locales, taxis, transporte urbano).
- **Transporte Nacional:** Servicios que operan dentro de un solo país, cubriendo rutas nacionales de larga distancia (trenes interurbanos, camiones de carga, aerolíneas nacionales).
- **Transporte Internacional:** Transporte entre diferentes países, cubriendo vuelos internacionales, transportes marítimos entre puertos internacionales, trenes y camiones que cruzan fronteras.

5. Segmentación por Tecnología y Sostenibilidad

- **Transporte Convencional:** Usando motores de combustión interna (gasolina, diésel) o tecnologías tradicionales para vehículos terrestres, aviones y barcos.
- **Transporte Eléctrico y Sostenible:** Incluye vehículos eléctricos, híbridos, transporte público eléctrico, y la integración de fuentes de energía renovables en la infraestructura de transporte (como autobuses eléctricos, trenes de energía solar, o barcos de hidrógeno).

6. Segmentación por Tipo de Infraestructura

- **Infraestructura Fija:**
 - Carreteras, vías férreas, puertos, aeropuertos, terminales de carga, estaciones de autobuses, etc.
- **Infraestructura Móvil:**
 - Vehículos, aeronaves, embarcaciones y todos los medios que se utilizan para movilizar a personas y mercancías.

Cada uno de estos segmentos puede interactuar y depender de otros para garantizar un sistema de transporte eficiente y conectado. Esta segmentación permite a las empresas y a los gobiernos diseñar políticas, ofrecer servicios y realizar inversiones de manera más específica y adaptada a las necesidades del mercado o de la región en cuestión.

La prestación del servicio de transporte especial terrestre se ubica dentro del sector terciario o sector servicios de la economía, el cual abarca todas las actividades que no producen bienes materiales directamente, sino que ofrecen servicios fundamentales para el funcionamiento, desarrollo y productividad de la sociedad y sus instituciones.

Ilustración 1: Sectores Productivos de la Economía. Fuente: Scribd Cuadro Sectores Productivos¹

¹ <https://es.scribd.com/document/362857999/Cuadro-Sectores-Productivos>



4.1 SERVICIOS INCLUIDOS DENTRO DEL SECTOR

La oferta prestacional del sector abarca distintas modalidades de rutas ajustadas a las dinámicas académicas extramuros de la universidad:

- **Servicio de Salidas Locales / Urbanas:** Desplazamientos dentro del área metropolitana o municipios adyacentes a la sede universitaria (ej. visitas técnicas de un día sin pernoctación).
- **Servicio de Rutas Regionales y Departamentación:** Recorridos hacia zonas rurales, fincas experimentales o municipios del departamento del Meta y Orinoquía.
- **Servicio de Rutas Nacionales (Larga Distancia):** Traslados interdepartamentales para congresos, seminarios, prácticas de campo complejas y visitas de investigación que requieren varios días de rodamiento y pernoctación.

4.2 AGENTES QUE COMPONEN EL SECTOR

El sector está integrado por un conjunto de actores públicos y privados que interactúan en la regulación, control, oferta, operación y demanda del servicio.

a) Entidades Reguladoras, de Vigilancia y Control (Autoridades)

Son los organismos estatales encargados de fijar el marco normativo, otorgar la habilitación legal, supervisar la operación y velar por el cumplimiento de las condiciones de seguridad en las vías nacionales:

Ministerio de Transporte: Entidad rectora de la política pública de transporte en Colombia. Expide las resoluciones y decretos que regulan la modalidad especial y la habilitación de empresas.

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	Código: FO-GBS-35	Versión: 02	Fecha de aprobación: 10/07/2026	Página: 13 de 49

Superintendencia de Transporte (Supertransporte): Organismo encargado de la inspección, vigilancia y control operativo, administrativo y financiero de las empresas prestadoras del servicio de transporte.

Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA): Autoridad operativa que ejecuta el control y fiscalización en vía (verificación de SOAT, FUEC, revisión técnico-mecánica y PESV).

Centros de Diagnóstico Automotriz (CDA) y Aseguradoras: Agentes complementarios del sistema encargados del aval técnico vehicular y la emisión de pólizas obligatorias de responsabilidad civil (RCC y RCE).

b) Empresas Oferentes (Operadores Habilitados)

Corresponde al grupo de empresas del sector privado o mixto legalmente constituidas e habilitadas por el Ministerio de Transporte para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor especial.

Características: Cuentan con personería jurídica, capacidad organizativa, financiera, operacional y un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) implementado.

Rol en el Proceso: Son los proponentes que participan en la licitación o selección abreviada, asumiendo la responsabilidad contractual y administrativa de la operación.

c) Propietarios, Tenedores de Vehículos y Conductores (Operación)

Actores clave en la ejecución física de la prestación del servicio:

Propietarios y Tenedores de Equipos: Personas naturales o jurídicas dueñas del parque automotor (buses, busetas, vans) vinculado o afiliado a las empresas habilitadas mediante contratos de vinculación formal.

Conductores Profesionales: Personal operativo vinculado que cuenta con la calificación técnica (licencia C2 o C3), capacitaciones en conducción defensiva, primeros auxilios y cumplimiento de exámenes médicos e higiénicos obligatorios.

4.3 GREMIOS Y ASOCIACIONES QUE PARTICIPAN EN EL SECTOR

Entidades que representan los intereses del gremio de transporte especial, promoviendo el desarrollo técnico, la negociación de tarifas y la interlocución con el Gobierno Nacional:

- **ACOLTES** (Asociación Colombiana del Transporte Terrestre Automotor Especial).
- **FENALTRAES** (Federación Nacional de Transporte Especial).
- **CONALTRAES, CORPOESPECIAL** y demás comités regionales que impulsan las buenas prácticas operativas.

4.4 CIFRAS DEL MERCADO Y PERSPECTIVAS DE CRECIMIENTO

El sector de Transporte Público Terrestre Automotor Especial en Colombia cuenta con una oferta empresarial sólida y consolidada:

- **Universo Empresarial Habilitado:** En Colombia existen más de 1.400 empresas legalmente constituidas e habilitadas por el Ministerio de Transporte en la modalidad de Transporte Especial.

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	Código: FO-GBS-35	Versión: 02	Fecha de aprobación: 10/07/2026	Página: 14 de 49

- **Concentración Regional:** Cerca del 25% al 30% de los operadores de transporte especial se ubican o tienen capacidad de despliegue operativo en la región Central y los Llanos Orientales (Cundinamarca, Meta y Casanare), garantizando una amplia pluralidad de oferentes locales y nacionales para la Universidad de los Llanos.
- **Parque Automotor Disponible:** La oferta nacional en la modalidad especial supera las 100.000 unidades operativas (comprendidas entre buses de gran capacidad, busetas, microbuses y camionetas).

El análisis prospectivo del mercado evidencia que la contratación del servicio para las visitas extramuros se alinea con las tendencias del sector a mediano plazo:

- **Sostenibilidad y Transición Energética:** Creciente oferta de empresas que incorporan vehículos con motores Euro V/Euro VI o tecnologías de bajas emisiones para cumplir con los estándares institucionales de responsabilidad ambiental.
- **Digitalización y Trazabilidad:** Implementación obligatoria de herramientas de telemetría, monitoreo GPS y plataformas digitales para la expedición ágil del Formulario Único de Extracto de Contrato (FUEC).
- **Fortalecimiento Regulatorio:** Endurecimiento de las exigencias del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) por parte de las autoridades, elevando la barrera de calidad y seguridad a favor de los usuarios finales (comunidad universitaria).

4.5 CLASIFICACIÓN DE LAS ACTIVIDADES POR CONTRATAR

El presente proceso cuyo objeto es: Prestación del servicio de transporte especial terrestre para el desarrollo de las visitas y prácticas extramuros destinadas a los estudiantes de la Universidad de los Llanos, se clasifica dentro del Sector Terciario (Sector Servicios) de la economía.

Dentro del sector terciario, este objeto contractual abarca dos subsectores clave:

Transporte Especial de Pasajeros: Subsector logístico y de movilidad terrestre sujeto a regulación específica de transporte escolar, turístico o de grupos determinados.

Soporte Logístico a la Educación Superior: Actividad complementaria que facilita el desarrollo de la docencia, la investigación y la proyección social universitaria.

4.6 SECTOR SERVICIOS²

De acuerdo con la Encuesta Mensual de Servicios, correspondiente al mes de mayo de 2026 (publicada por el DANE el 15 de julio de 2026), catorce de los dieciocho subsectores de servicios presentaron variación positiva en los ingresos totales, en comparación con mayo de 2025.

Tabla 1: Variación anual de los ingresos y contribución por tipo de ingresos, según subsector de servicios. Total Nacional.

² <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/EMS/bol-EMS-may2026.pdf>

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	Código: FO-GBS-35	Versión: 02	Fecha de aprobación: 10/07/2026	Página: 15 de 49

Clasificación CIIU Rev. 4 A.C.			Ingresos nominales	Ingresos por servicios			Otros ingresos	
Sección	División	Descripción	Variación (%)					
				Contribución (PP)				
H	División 52	Almacenamiento y actividades complementarias al transporte	-1,7	-2,1	-0,0	0,4		
H	División 53	Correo y servicios de mensajería	8,5	8,6	-0,0	-0,1		
I	División 56	Restaurantes, catering y bares	9,5	8,2	1,2	0,0		
J	División 58	Actividades de edición	9,3	0,0	-0,2	9,5		
J	División 59, excepto Clase 5920	Producción de películas cinematográficas y programas de televisión	27,5	21,1	1,0	5,4		
J	División 60 y Clase 6391	Actividades de programación y transmisión, agencias de noticias	1,9	-0,5	0,0	2,4		
J	División 61	Telecomunicaciones	2,8	4,5	-1,6	-0,1		
J	División 62, División 63, excepto Clase 6391	Desarrollo de sistemas informáticos y procesamiento de datos	6,2	5,2	1,0	-0,0		
LN	Sección L, División 68 Sección N, Divisiones 7710, 7729 y 7730	Inmobiliarias, alquiler de maquinaria y equipo	4,5	6,9	-2,4	0,1		
M	Divisiones 69, 70, 71, 72, Clase 7320, División 74	Actividades profesionales científicas y técnicas	-0,7	-0,7	-0,0	0,1		
M	Clase 7310	Publicidad	11,5	11,5	0,0	0,0		
N	Divisiones 78, 80 y 81, excepto Clase 8130	Actividades de empleo, seguridad e investigación privada, servicios a edificios	13,7	13,9	-0,1	-0,1		
N	Clase 8220	Actividades de centros de llamadas (Call center)	-6,8	-6,9	0,0	0,1		
N	División 82 excepto Clase 8220	Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades, excepto Call center	-4,2	-4,5	0,0	0,3		
P	Grupo 854	Educación superior privada	4,3	3,6	0,0	0,7		
Q	Clase 8610	Salud humana privada con internación	3,5	4,2	-0,8	0,1		
Q	División 86 excepto Clase 8610	Salud humana privada sin internación	6,6	6,2	-0,1	0,4		
S	Divisiones 90, 92, 93, 95 y 96	Otros servicios de entretenimiento y otros servicios	21,5	18,3	1,0	2,2		

A partir de los datos observados en la Encuesta Mensual de Servicios, las actividades del subsector de transporte presentan un comportamiento divergente impulsado casi en su totalidad por los ingresos operacionales por servicios. Por un lado, la División 52 (Almacenamiento y actividades complementarias al transporte) registra una contracción del -1,7% en sus ingresos nominales, caída explicada principalmente por la reducción en la prestación directa de sus servicios (-2,1 PP), la cual no logró ser compensada por el leve repunte registrado en otros ingresos (+0,4 PP). Por otro lado, la División 53 (Correo y servicios de mensajería) muestra un desempeño altamente favorable con un crecimiento del +8,5% en sus ingresos nominales, jalando de manera determinante por el dinamismo de los ingresos por servicios (+8,6 PP).

Este balance evidencia que la dinámica del subsector depende fuertemente de su núcleo operativo, mientras que actividades secundarias como la venta de mercancías no generan ningún impacto en los resultados finales (0,0 PP en ambas divisiones). En conclusión, el mercado refleja una clara disparidad entre la desaceleración del soporte logístico tradicional de almacenamiento y el fuerte impulso que experimentan los servicios de envío y distribución de correspondencia y paquetería.

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS		
	ESTUDIO DEL SECTOR		
	<i>Código:</i> FO-GBS-35	<i>Versión:</i> 02	<i>Fecha de aprobación:</i> 10/07/2026 <i>Página:</i> 16 de 49

5. ANÁLISIS ECONÓMICO

5.1 POLÍTICA MONETARIA

El Banco Central lleva a cabo la política monetaria del país a través de un marco de fijación de metas de inflación y en lo posible una tasa de cambio flexible que permita el óptimo desarrollo de la economía del país. Conforme a lo anterior, la modificación y/o ajuste de la tasa de interés genera cambios significativos a las tasas de interés del mercado, la tasa de cambio, expectativas de inflación, así como de otras variables que influyen respectivamente a 4 factores (Portal web Banco de la República)

- El costo del crédito
- Las decisiones de gasto, producción y empleo de los agentes
- La tasa de cambio y el precio de los activos
- La tasa de inflación

Según el informe de política monetaria de julio de 2026, publicado el 04 agosto de 2026 por el Banco de la República de Colombia, indica³:

Durante el segundo trimestre de 2026 la inflación continuó aumentando y se alejó de la meta del 3 %, impulsada por mayores costos laborales, un alto nivel de gasto de los hogares y del sector público, y aumentos en los precios de los alimentos. Al mismo tiempo, la economía colombiana registró un mayor crecimiento, explicado principalmente por el consumo y la inversión en maquinaria y equipo. Las expectativas de inflación permanecen elevadas y los niveles de gasto continúan siendo superiores a los que la economía puede sostener sin generar mayores presiones inflacionarias. En lo que resta de 2026 los precios seguirían aumentando su ritmo de crecimiento para moderarse gradualmente en 2027. En este entorno, el Banco de la República mantiene su compromiso de adoptar las medidas necesarias para el retorno gradual de la inflación a la meta del 3 %.

La inflación continuó aumentando durante el segundo trimestre del año y se alejó de la meta del 3 %, impulsada por mayores costos laborales, un consumo dinámico y algunas dificultades en la oferta que afectaron, principalmente, a los precios de los alimentos. Hacia adelante, se espera estos factores continúen presionando los precios en lo que resta de 2026 y que se moderen gradualmente durante 2027.

- En junio los precios crecieron a un ritmo anual (6,1 %) superior al observado en marzo (5,6 %). Este comportamiento también se registró para los componentes menos volátiles de la canasta del consumidor (sin alimentos ni regulados). Con esto, la inflación continuó alejándose de la meta del 3 %.
- El mayor ritmo de aumento de los precios estuvo asociado a incrementos significativos en salarios y otros costos laborales, un gasto en la economía que continúa fuerte, y factores que afectaron la oferta agrícola, debido a efectos rezagados de las lluvias sobre las cosechas, paros y mayores costos de producción.
- Algunos factores ayudaron a moderar estas presiones, entre ellos el fortalecimiento reciente del peso frente al dólar y menores aumentos en los precios de las comidas fuera del hogar.
- Las proyecciones del equipo técnico indican que la inflación continuaría aumentando en lo que resta de 2026. Esto se explica por el efecto de los mayores costos laborales, incrementos esperados en los precios de los alimentos, los posibles efectos del fenómeno de El Niño, los aumentos en algunos servicios públicos y el continuo dinamismo del gasto de los hogares. A partir de 2027 los aumentos de precios comenzarían a moderarse y se

³ <https://www.banrep.gov.co/es/publicaciones-investigaciones/informe-politica-monetaria/julio-2026>

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	<i>Código:</i> FO-GBS-35	<i>Versión:</i> 02	<i>Fecha de aprobación:</i> 10/07/2026	<i>Página:</i> 17 de 49

irían acercando al 3 % en los próximos dos años, en parte como resultado de las acciones de política del Banco de la República.

- Las anteriores proyecciones están sujetas a una alta incertidumbre. Entre los principales factores que podrían afectar la evolución de los precios se encuentran las condiciones climáticas, los conflictos internacionales, la evolución y perspectivas de la política fiscal, y los cambios en algunos precios regulados como la gasolina y la energía.

La economía colombiana aumentó su crecimiento en el primer trimestre de 2026, impulsada, principalmente, por el mayor gasto de los hogares y del sector público, y la inversión en maquinaria y equipo. Aunque la economía seguiría creciendo durante los próximos trimestres, se espera que ese crecimiento sea más moderado que el observado recientemente. Esto se debe, en parte, a un menor dinamismo de los factores que habrían dado empuje a la actividad económica en los últimos meses, en un contexto donde persisten distintos elementos de incertidumbre tanto en el país como en el exterior.

- Durante el primer trimestre de 2026 la economía colombiana creció un 2,2 % anual, reflejo del buen desempeño del consumo, tanto privado como público, y de algunos componentes de la inversión (maquinaria y equipo).
- El gasto de los hogares siguió mostrando un comportamiento favorable, especialmente en la compra de bienes durables como vehículos, motocicletas, computadores y electrodomésticos.
- La inversión aumentó gracias a una mayor compra de maquinaria y equipo, aunque la actividad de construcción continuó mostrando debilidad.
- El mercado laboral mantuvo un comportamiento positivo, con más personas ocupadas y una tasa de desocupación que se situó en niveles históricamente bajos.
- La actividad económica continuaría creciendo en 2026 y 2027, pero a un ritmo más moderado, impulsada por unas condiciones de precios externos favorables, la recuperación gradual de la inversión, especialmente en infraestructura, y el aporte del turismo extranjero.
- La economía colombiana continúa enfrentando mucha incertidumbre relacionada con la situación internacional, las condiciones fiscales del país y posibles eventos climáticos que afecten la producción.

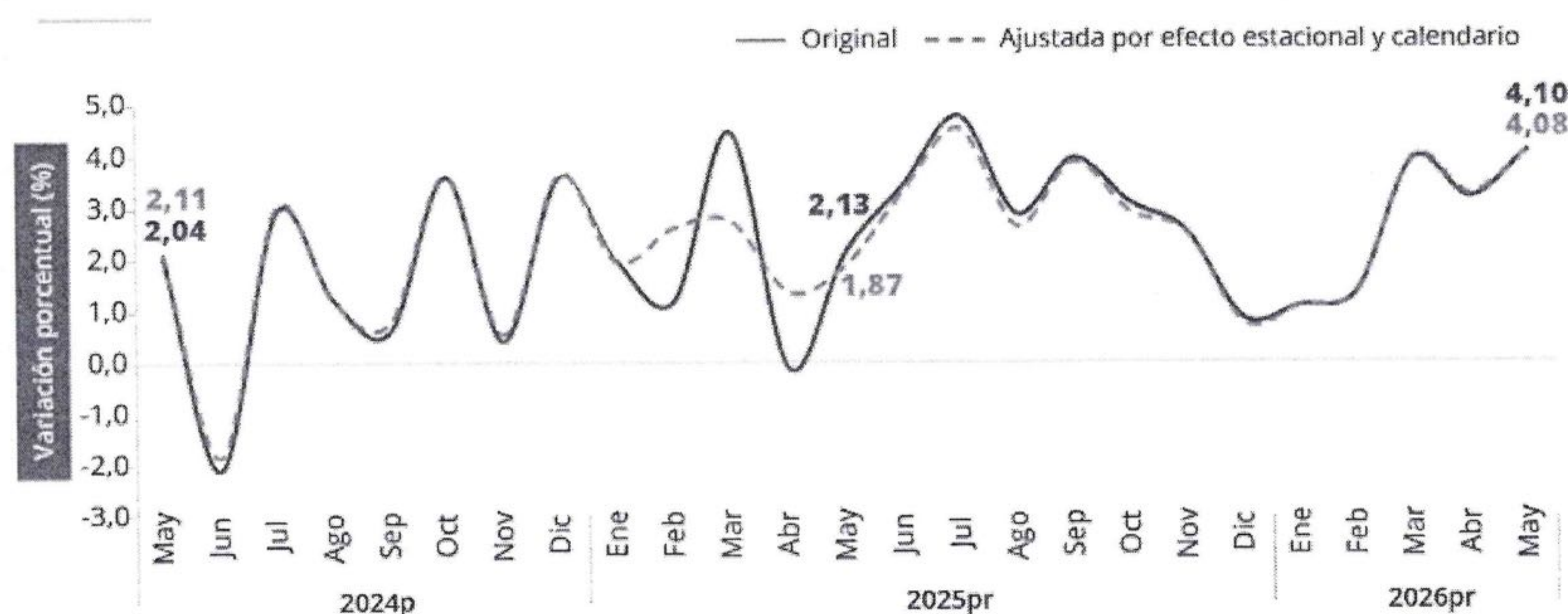
La Junta Directiva del Banco de la República mantiene su compromiso de lograr que la inflación vuelva gradualmente a la meta del 3 %. Este objetivo es especialmente importante en un momento en el que los precios crecen un ritmo elevado y el gasto de hogares y Gobierno sigue aumentando por encima de lo que sería sostenible.

- La inflación subió y permanece muy por encima de la meta.
- La economía y el mercado laboral continúan mostrando un comportamiento dinámico. Esto favorece el crecimiento del gasto y puede contribuir a que los precios continúen aumentando a un ritmo elevado.
- La incertidumbre sobre los factores que afectarán los precios y la actividad económica en el futuro es muy grande. En particular, se destacan los factores de riesgo relacionados con los eventos climáticos (la fortaleza y duración de los efectos de un fenómeno de El Niño), la situación internacional y la política fiscal interna.
- Tomando en cuenta las anteriores consideraciones, la Junta Directiva decidió en su reunión de junio incrementar en 75 puntos básicos la tasa de interés de política monetaria y en julio mantuvo una postura contractiva, dejando la tasa en 12,0 %.
- Futuras acciones de política dependerán de la nueva información sobre los precios, la actividad económica y de la evolución de los factores de riesgo señalados.
- Con esta decisión, el Banco busca contribuir a que la inflación disminuya gradualmente hacia la meta del 3 % en un tiempo razonable.

5.2 INDICADOR DE SEGUIMIENTO A LA ECONOMÍA (ISE)⁴

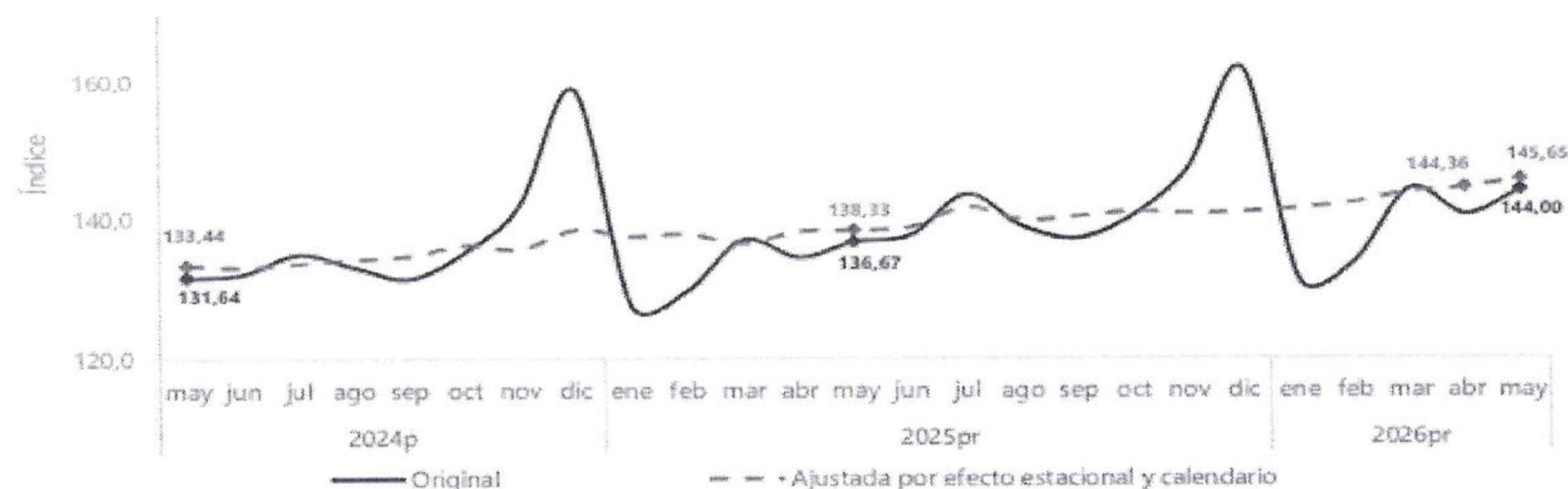
El Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) es un índice sintético mensual, cuyo fin es proporcionar una medida de la evolución de la actividad económica del país en el corto plazo; el cual es construido a partir de un conjunto heterogéneo de indicadores representativos de cada actividad económica. Acorde con el Boletín Técnico del Índice de Seguimiento a la Economía (ISE) de mayo de 2026, publicado por el DANE el 21 de julio de 2026, se muestra la información del Índice de las Actividades.

Gráfico 1: Tasa de crecimiento anual del índice del indicador de seguimiento a la economía (ISE) serie original y serie ajustada por efecto estacional y calendario 2024p - 2026pr (mayo)



Para el mes de mayo de 2026pr, el ISE en su serie original se ubicó en 129,16, lo que representó un crecimiento de 4,10% respecto al mes de mayo de 2025pr (124,07).

Gráfico 2. Índice de las actividades terciarias (base 2015) Serie original y serie ajustada por efecto estacional y calendario 2024p - 2026pr (mayo). Fuente: DANE-ISE

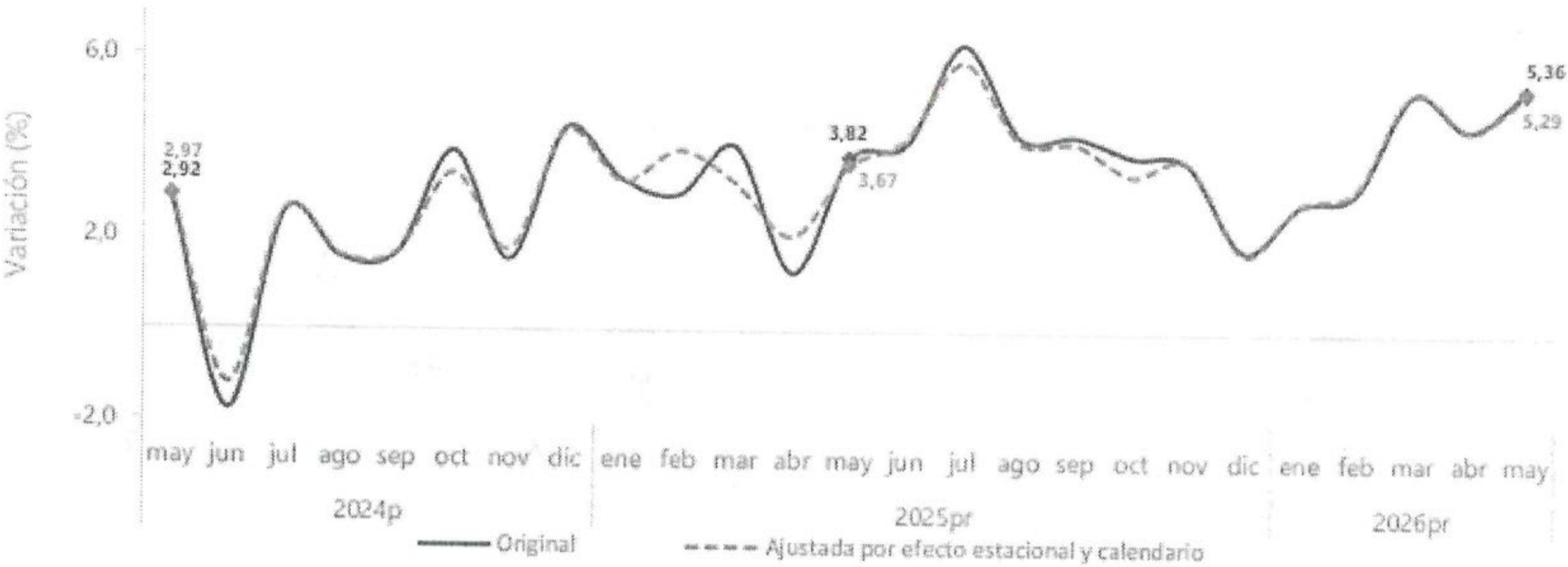


⁴ <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ISE/bol-ISE-may2026.pdf>

Comportamiento anual

Para el mes de mayo de 2026pr, el índice de las actividades terciarias en su serie original se ubicó en 144,00, lo que representó un crecimiento de 5,36% respecto al mes de mayo de 2025pr (136,67). En cuanto a la serie ajustada por efecto estacional y calendario, para el mes de mayo de 2026pr, se ubicó en 145,65, lo que representó un crecimiento de 5,29% respecto al mes de mayo de 2025pr (138,33).

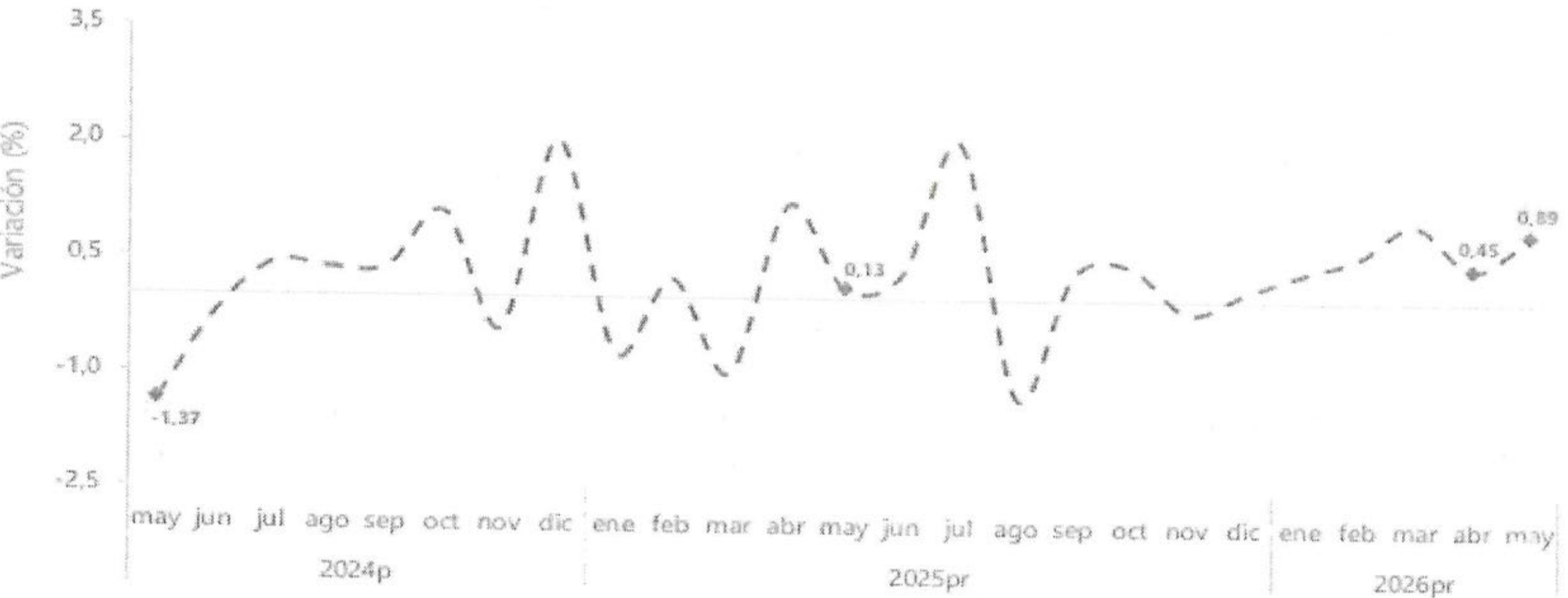
Gráfico 3. Tasa de crecimiento anual del índice de las actividades terciarias Serie original y serie ajustada por efecto estacional y calendario 2024p - 2026pr (mayo). Fuente: DANE-ISE



Comportamiento mensual

Para el mes de mayo de 2026pr, el índice de las actividades terciarias en su serie ajustada por efecto estacional y calendario se ubicó en 145,65, lo que representó un crecimiento de 0,89%, respecto al mes de abril de 2026pr (144,36).

Gráfico 4. Tasa de crecimiento mensual del índice de las actividades terciarias Serie ajustada por efecto estacional y calendario 2024p - 2026pr (mayo). Fuente: DANE-ISE



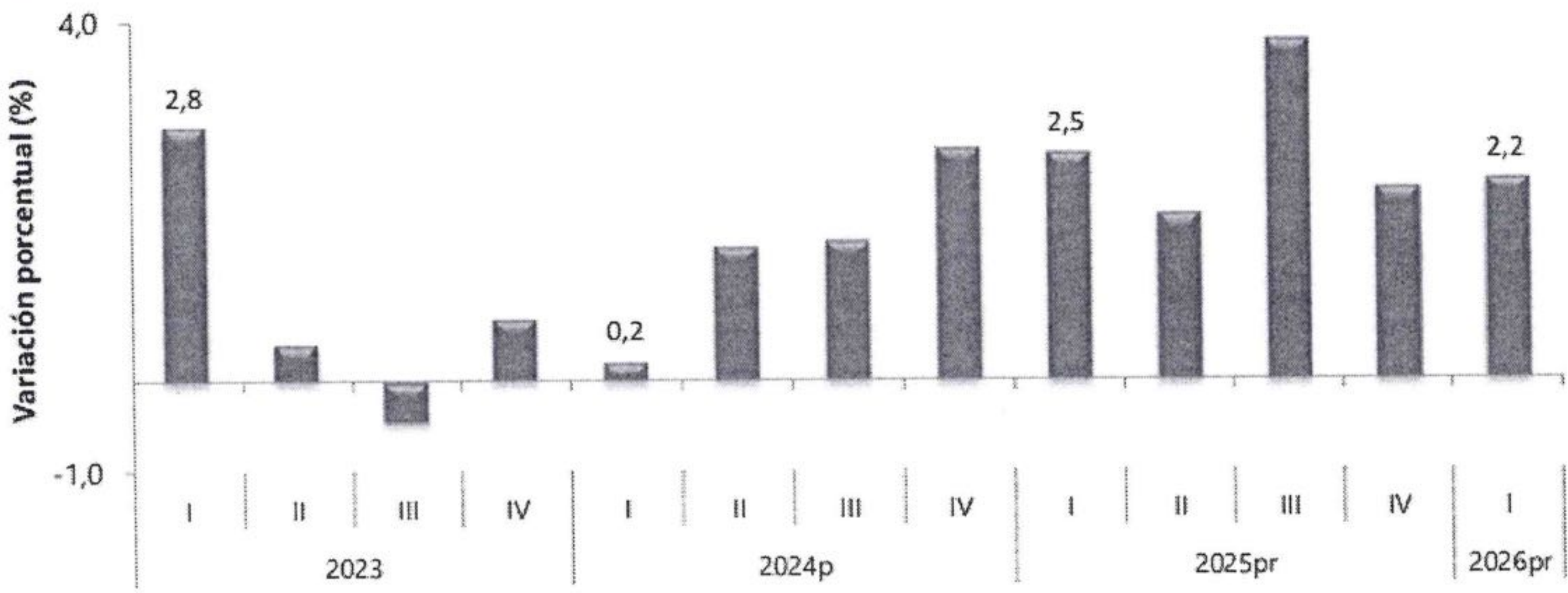
5.3 PRODUCTO INTERNO BRUTO -PIB⁵

El Producto Interno Bruto (PIB) es un indicador macroeconómico que permite medir el crecimiento y comportamiento de la economía nacional. Su análisis resulta útil para identificar las condiciones económicas generales que pueden influir en el mercado de bienes y servicios requeridos en el proceso contractual.

En procesos contractuales como la adquisición de papelería y suministros de oficina, el PIB tiene una relación indirecta porque: refleja el comportamiento general de la economía; influye en el presupuesto público; afecta la dinámica comercial y empresarial y permite identificar tendencias económicas que pueden impactar precios y oferta de bienes.

En el primer trimestre de 2026pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,2% respecto al mismo periodo de 2025pr.

Gráfico 5. Producto Interno Bruto – tasa de crecimiento en volumen¹ 2023-1 / 2026pr – I. Fuente: DANE PIB



PIB desde el enfoque de la producción

En el primer trimestre de 2026pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,2% respecto al mismo periodo de 2025pr. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 5,7%, (contribuye 0,9 puntos porcentuales a la variación anual).
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 2,9% (contribuye 0,6 puntos porcentuales a la variación anual).
- Industrias manufactureras crece 2,9% (contribuye 0,3 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 0,6%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

⁵ <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-ltrim2026.pdf>

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS		
	ESTUDIO DEL SECTOR		
	Código: FO-GBS-35	Versión: 02	Fecha de aprobación: 10/07/2026

Página: 21 de 49

- Industrias manufactureras crece 2,3%.
- Actividades financieras y de seguros crece 2,2%.
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 1,4%.

Tabla 2. Valor agregado por actividad económica - Tasas de crecimiento en volumen1 – Primer trimestre 2026pr. Fuente: DANE PIB

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2026 ^{pr} -I / 2025 ^{pr} -I	2026 ^{pr} -I / 2025 ^{pr} -IV
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	-1,4	-0,5
Explotación de minas y canteras	-0,1	0,8
Industrias manufactureras	2,9	2,3
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado ²	2,6	0,3
Construcción	-5,4	-4,6
Comercio al por mayor y al por menor ³	2,9	0,2
Información y comunicaciones	1,3	1,1
Actividades financieras y de seguros	2,8	2,2
Actividades inmobiliarias	2,0	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas ⁴	2,2	0,5
Administración pública, defensa, educación y salud ⁵	5,7	1,3
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios ⁶	3,2	1,4
Valor agregado bruto	2,2	0,6
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,9	0,9
Producto Interno Bruto	2,2	0,6

Comercio al por Mayor y al por Menor

En el primer trimestre de 2026pr, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 2,9% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2025pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 6,0%.
- Transporte y almacenamiento crece 0,7%.
- Alojamiento y servicios de comida decrece 1,8%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y

almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece en 0,2%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 0,7%.
- Transporte y almacenamiento crece 0,9%.
- Alojamiento y servicios de comida crece 0,4%.

Tabla 3. Comercio al por mayor y al por menor – Tasas de crecimiento en volumen² Primer trimestre 2026pr.
Fuente: DANE, PIB_T

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2026 ^{pr} -I / 2025 ^{pr} -I	2026 ^{pr} -I / 2025 ^{pr} -IV
Comercio al por mayor y al por menor ³	6,0	0,7
Transporte y almacenamiento	0,7	0,9
Alojamiento y servicios de comida	-1,8	0,4
Comercio al por mayor y al por menor¹	2,9	0,2

5.4 ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (IPC)⁶

El Índice de Precios al Consumidor (IPC) es un indicador económico que mide la variación porcentual promedio de los precios de un conjunto representativo de bienes y servicios consumidos por los hogares en un período determinado. Su principal finalidad es medir la inflación y reflejar el comportamiento del costo de vida en la economía.

El IPC sirve como referencia para la actualización de valores económicos, la formulación de políticas públicas, la planeación financiera y presupuestal, así como para el análisis de las variaciones de precios en bienes y servicios. En el ámbito de la contratación pública, este indicador permite evaluar el comportamiento del mercado y los posibles impactos económicos sobre los costos del proceso contractual y la ejecución del contrato.

En junio de 2026 la variación mensual del IPC fue 0,39%, la variación año corrido fue 4,77% y la anual 6,14%.

En junio de 2026 la variación anual del IPC fue 6,14%, es decir, 1,32 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 4,82%.

El comportamiento mensual del IPC total en junio de 2026 (0,39%) se explicó principalmente por la variación mensual de las divisiones Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles y Alimentos y bebidas no alcohólicas. Las mayores variaciones se presentaron en las divisiones Alimentos y bebidas no alcohólicas (0,67%) y Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,52%).

⁶ file:///D:/Downloads/bol-IPC-jun2026.pdf

Tabla 4. Variación anual y mensual Total nacional 2025 - 2026 (junio) – Fuente: DANE

IPC	Junio					
	Variación Mensual		Variación Año corrido		Variación Anual	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
IPC total	0,10	0,39	3,74	4,77	4,82	6,14

Variación y contribución mensual por divisiones de gasto

En el mes de junio de 2026, el IPC registró una variación de 0,39% en comparación con mayo de 2026, seis divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,39%): Alimentos y bebidas no alcohólicas (0,67%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,52%), Bebidas alcohólicas y tabaco (0,50%), Prendas de vestir y calzado (0,43%), Salud (0,39%) y por último, Restaurantes y hoteles (0,39%). Por debajo se ubicaron: Bienes y servicios diversos (0,30%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,26%), Recreación y cultura (0,08%), Transporte (0,01%), Educación (0,00%) y por último, Información y comunicación (-0,02%).

Tabla 5. IPC Variación y contribución mensual Según divisiones de gasto Junio 2025 - 2026 – Fuente: Dane

Divisiones de Gasto	2025			2026	
	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	-0,08	-0,01	0,67	0,13
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	0,01	0,00	0,52	0,16
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,27	0,00	0,50	0,01
Prendas de vestir y calzado	3,98	0,16	0,00	0,43	0,01
Salud	1,71	0,36	0,01	0,39	0,01
Restaurantes y hoteles	9,43	0,42	0,05	0,39	0,05
TOTAL	100,00	0,10	0,10	0,39	0,39
Bienes y servicios diversos	5,36	0,23	0,01	0,30	0,02
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,20	0,01	0,26	0,01
Recreación y cultura	3,79	0,00	0,00	0,08	0,00
Transporte	12,93	0,20	0,03	0,01	0,00
Educación	4,41	0,01	0,00	0,00	0,00
Información y comunicación	4,33	0,12	0,00	-0,02	0,00

Los mayores aportes a la variación mensual del IPC (0,39%), se ubicaron en las divisiones de: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Alimentos y bebidas no alcohólicas y Restaurantes y hoteles, las cuales aportaron 0,33 puntos porcentuales a la variación total.

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	Código: FO-GBS-35	Versión: 02	Fecha de aprobación: 10/07/2026	Página: 24 de 49

Tabla 6. IPC Variación y contribución mensual por principales subclases junio 2026– Fuente: Dane-IPC

Subclase	Variación (%)	Contribución Puntos porcentuales
Arriendo imputado	0,36	0,05
Papas	9,85	0,04
Cebolla	13,18	0,03
Arriendo efectivo	0,36	0,03
Comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio	0,40	0,03
Electricidad	0,91	0,03
Carne de res y derivados	1,14	0,03
Servicios relacionados con la copropiedad	1,77	0,02
Frutas frescas	1,31	0,02
Gas	1,19	0,01

5.5 TASA DE DESEMPLEO Y EMPLEO⁷

De acuerdo con la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) publicada por el DANE el 31 de julio de 2026, en junio de 2026, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,0%, mientras que en el mismo mes de 2025 fue 8,6%. La tasa global de participación se ubicó en 64,5%, en contraste con junio de 2025 donde fue 63,9%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 59,4%, lo que representó un aumento de 0,9 puntos porcentuales respecto al mismo mes del año anterior (58,4%)

En junio de 2026, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 24.459 mil personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Alojamiento y servicios de comida (1,2 puntos porcentuales); Construcción (0,6 puntos porcentuales) y Transporte y almacenamiento (0,6 puntos porcentuales).

Tabla 7. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad Total nacional Mayo (2025 - 2026). Fuente: DANE, GEIH

Rama de actividad	Total nacional				
	Junio 2025	Junio 2026	Distribución % 2026	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	23.753	24.459	100	706	
Alojamiento y servicios de comida	1.768	2.057	8,4	289	1,2
Construcción	1.532	1.678	6,9	146	0,6
Transporte y almacenamiento	1.722	1.867	7,6	145	0,6
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	1.859	1.969	8,0	110	0,5
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.822	1.906	7,8	84	0,4
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.922	3.005	12,3	82	0,3
Actividades financieras y de seguros	435	481	2,0	47	0,2
Información y comunicaciones	367	386	1,6	20	0,1
Actividades inmobiliarias	306	303	1,2	-3	-0,0
Comercio y reparación de vehículos	4.131	4.109	16,8	-23	-0,1
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos [^]	782	755	3,1	-27	-0,1
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.321	3.281	13,4	-40	-0,2
Industrias manufactureras	2.785	2.661	10,9	-125	-0,5

⁷ <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIH-jun2026.pdf>

Desde la perspectiva socioeconómica, los resultados presentados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) en la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) publicada el 31 de julio de 2026, ofrecen elementos de análisis fundamentales para justificar la pertinencia del presente proceso contractual:

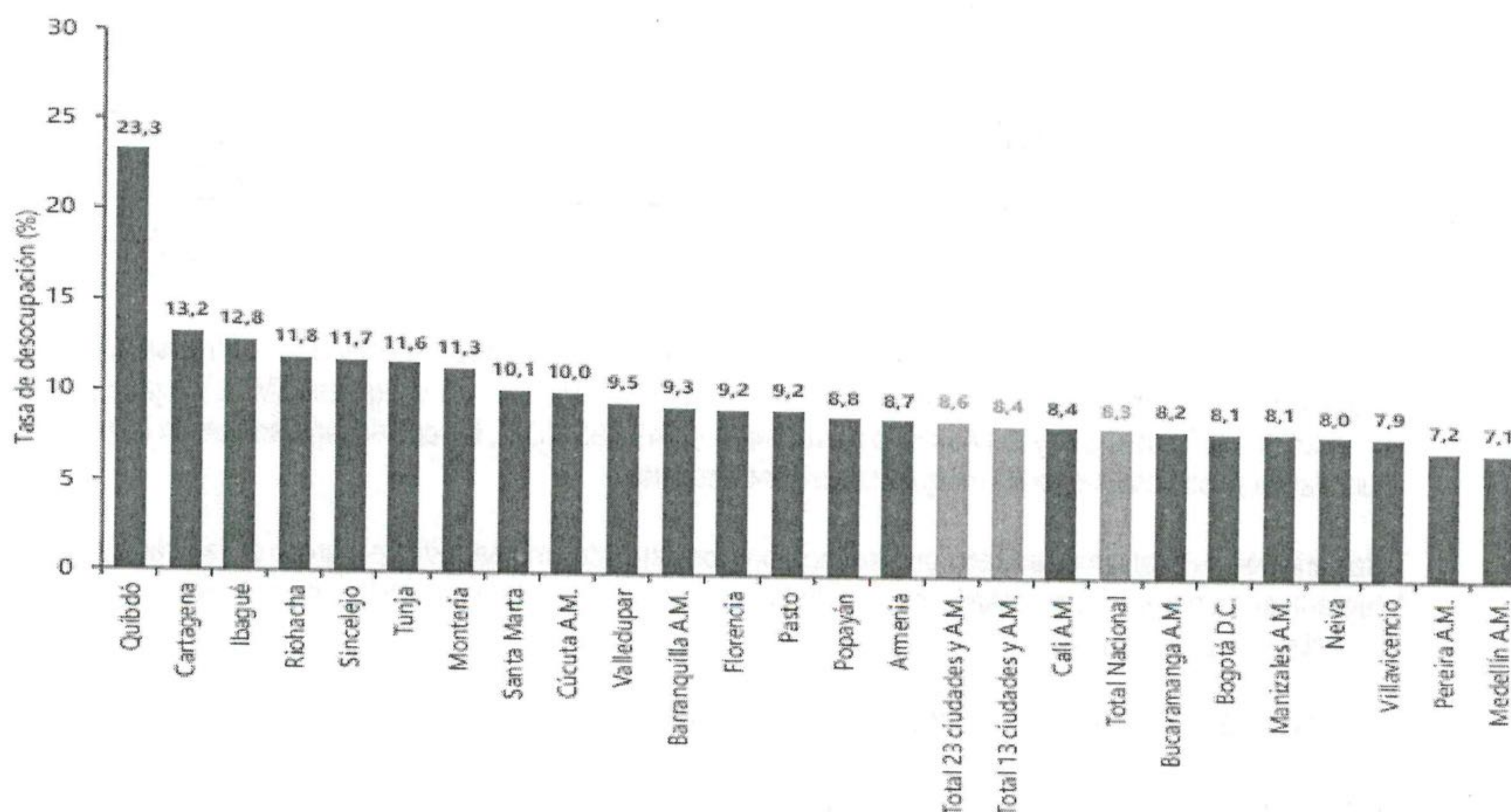
Caracterización e Ingresos de los Hogares Beneficiarios: La GEIH evidencia la estructura de ingresos y la vulnerabilidad de las familias en la ciudad de Villavicencio y el departamento del Meta. Dado que una porción significativa de la matrícula estudiantil de Unillanos pertenece a estratos socioeconómicos 1, 2 y 3, asumir el costo logístico del transporte por parte de la Universidad evita trasladar cargas financieras directas a los hogares. Esto garantiza el principio de equidad en la educación superior y previene el ausentismo o la deserción en actividades académicas de carácter obligatorio.

Inserción Laboral y Empleabilidad Juvenil: Los datos sobre tasa de desempleo e inactividad en la población joven (15 a 28 años) en la subregión muestran la necesidad apremiante de fortalecer la pertinencia de la formación universitaria. Las prácticas extramuros permiten al estudiante conectar los conocimientos teóricos con el entorno productivo regional, mejorando significativamente su perfil de empleabilidad y capacidad de vinculación al mercado laboral formal.

Ranking de ciudades según tasa de desocupación, trimestre abril - junio 2026

Para el trimestre abril - junio 2026, de las 23 ciudades y áreas metropolitanas, las que presentaron mayores tasas de desocupación fueron: Quibdó (23,3%), Cartagena (13,2%) e Ibagué (12,8%). Las ciudades con menor tasa de desocupación fueron: Villavicencio (7,9%), Pereira A.M. (7,2%) y Medellín A.M. (7,1%).

Gráfico 6. Tasa de desocupación según ciudades Total nacional y 23 ciudades y áreas metropolitanas Abril - junio 2026. Fuente: DANE- GEIH



5.6 SALARIO MÍNIMO

De acuerdo con el artículo 146 del Código Sustantivo del Trabajo (CST), son tres los factores que se deben tener en cuenta para la determinación del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV), los cuales son:

- El costo de la vida, las modalidades del trabajo, las capacidades económicas de las empresas o empleadores, y las condiciones de cada región y su actividad.
- Para los trabajadores del campo, el salario mínimo debe fijarse tomando en cuenta las facilidades que el empleador proporciona a sus trabajadores, como habitación, combustible o circunstancias análogas que disminuyen el costo de la vida.
- Las circunstancias en las que algunos de los empleadores puedan estar obligados a suministrar a sus trabajadores, alimentación y alojamiento también deben tomarse en cuenta para fijar el salario mínimo.

Con un incremento de 23% que decretó el Gobierno Nacional, el monto del salario mínimo para el año 2026 quedó en \$1.750.905,00 y con un aumento del 24,54%, el auxilio de transporte se fijó en \$249.095,00 para un total de \$2.000.000.

Tabla 8. Histórico de Salarios Mínimos. Fuente: Elaboración propia con base en información del Banco de la República

Año	Salario Mínimo	Variación Anual (%)	Subsidio de Transporte	Variación Anual (%)	TOTAL
2026	\$1.750.905,00	23%	\$249.095,00	24,54%	\$2.000.000,00
2025	\$ 1.423.500,00	9,54%	\$ 200.000,00	23,40%	\$ 1.623.500,00
2024	\$ 1.300.000,00	12,06%	\$ 162.000,00	15,21%	\$ 1.462.000,00
2023	\$ 1.160.000,00	16,00%	\$ 140.606,00	20,00%	\$ 1.300.606,00
2022	\$ 1.000.000,00	10,07%	\$ 117.172,00	10,07%	\$ 1.117.172,00
2021	\$ 908.526,00	3,50%	\$ 106.454,00	3,50%	\$ 1.014.980,00
2020	\$ 877.803,00	6,00%	\$ 102.854,00	6,00%	\$ 980.657,00
2019	\$ 828.116,00	6,00%	\$ 97.032,00	10,00%	\$ 925.148,00
2018	\$ 781.242,00	5,90%	\$ 88.211,00	6,10%	\$ 869.453,00
2017	\$ 737.717,00	7,00%	\$ 83.140,00	7,00%	\$ 820.857,00
2016	\$ 689.455,00	7,00%	\$ 77.700,00	5,00%	\$ 767.155,00
2015	\$ 644.350,00	4,60%	\$ 74.000,00	2,78%	\$ 718.350,00

El valor estimado para el contrato de prestación de servicio de transporte especial de la Universidad de los Llanos incorpora el impacto del incremento del Salario Mínimo Legal Mensual Vigente (SMMLV) fijado para el año 2026 (\$1.750.905 COP) y del Auxilio de Transporte (\$249.095 COP), los cuales representan un incremento acumulado en los costos operativos fijos del sector transporte.

Esta variación salarial, analizada en concordancia con los datos de empleabilidad e ingreso de la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH - DANE) de julio de 2026, repercute directamente en tres componentes esenciales del análisis de precios de mercado:

A. COSTOS DIRECTOS DE PERSONAL (MANO DE OBRA)

Nómina y Carga Prestacional de Conductores: De acuerdo con la normativa legal de transporte en Colombia (Decreto 1079 de 2015) y los criterios de formalidad analizados en la GEIH, las empresas de transporte especial

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS		
	ESTUDIO DEL SECTOR		
	Código: FO-GBS-35	Versión: 02	Fecha de aprobación: 10/07/2026
			Página: 27 de 49

deben vincular a sus conductores mediante contratos laborales formales. El incremento nominal del SMMLV del 2026 eleva proporcionalmente las prestaciones sociales (cesantías, intereses, prima y vacaciones) y los recargos por horas extra o dominicales propios de las rutas extramuros de larga distancia.

Aportes a la Seguridad Social y Parafiscales (PILA): Las cotizaciones obligatorias a Salud, Pensión y Riesgos Laborales (ARL —Categoría IV o V para conductores de transporte público/especial—) se calculan sobre la base del SMMLV vigente. El costo del factor prestacional e indemnizatorio de la mano de obra formal asciende a una carga adicional sobre el salario básico, afectando la tarifa por servicio/día o por trayecto.

B. MANTENIMIENTO Y SERVICIOS ASOCIADOS

Mano de Obra Operativa y Talleres: La tarifa de los servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de la flota (mecánicos, electricistas, personal de aseo vehicular) está indexada al aumento del salario mínimo y a los costos laborales del sector industrial/transporte en la región.

C. REDUCCIÓN DE LA JORNADA LABORAL (LEY 2101 DE 2021)

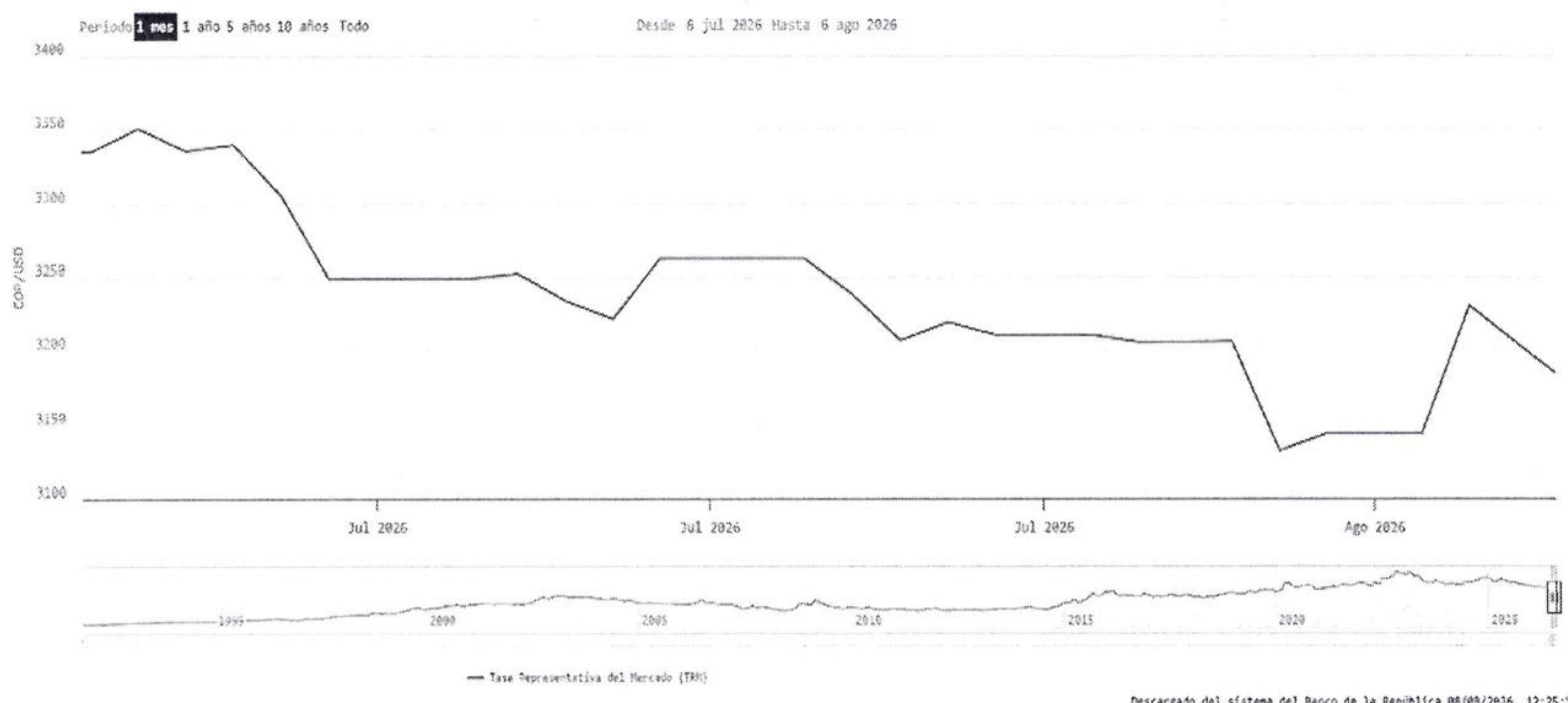
Adicionalmente al ajuste en el SMMLV, durante el año 2026 opera la reducción de la jornada laboral a 42 horas semanales. Esto genera un incremento en el valor/hora del personal operativo, lo que obliga a las empresas contratistas a programar turnos de reemplazo o pagar recargos adicionales para viajes extramuros que superen la jornada máxima legal, afectando el cálculo del costo hora/bus.

5.7 TASA REPRESENTATIVA DEL MERCADO (TRM)

La Tasa de cambio Representativa del mercado (TRM) es la cantidad de pesos colombianos por un dólar de los Estados Unidos, la cual se calcula con base en las operaciones de compra y venta de divisas entre intermediarios financieros que transan en el mercado cambiario colombiano, con cumplimiento el mismo día cuando se realiza la negociación de las divisas.

Gráfico 7. Precio del dólar últimos 30 días. Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia. Fuente: Banco de la República⁸

⁸ <https://suameca.banrep.gov.co/graficador-interactivo/grafica/1>



Durante el periodo del 6 de julio al 6 de agosto de 2026, la Tasa Representativa del Mercado (TRM) registró una clara tendencia descendente, alcanzando su valor máximo en los primeros días de julio con un pico de ~3.350 COP/USD y cayendo a su punto mínimo a finales de mes en ~3.132 COP/USD, lo que refleja un rango de volatilidad de 218 pesos y una apreciación del peso colombiano que finalizó el periodo ajustándose hacia los ~3.185 COP/USD tras un breve rebote en los primeros días de agosto.

5.8 EL ÍNDICE DE PRECIOS DEL PRODUCTOR (IPP)⁹

El Índice de Precios del Productor (IPP) es un indicador económico que presenta la variación promedio de precios de una canasta de bienes representativa de la producción nacional e importaciones.

El objetivo del índice es hacer parte de un conjunto de herramientas para el análisis de coyuntura, en particular, para la detección de canales de transmisión inflacionarios, de manera que permite estudiar el comportamiento de los precios de los productos desde el momento en que ellos ingresan a los canales de comercialización. El IPP mide los cambios en los precios de: materias primas, productos manufacturados, bienes importados, productos agrícolas y bienes industriales.

Comportamiento mensual del Índice de Precios del Productor (IPP) de la Producción Nacional, según componentes.

El IPP de la producción nacional, en julio de 2026 presentó una variación de -1,42% respecto a junio de 2026.

Tabla 9. IPP Producción Nacional – Variación Mensual – julio 2026– Fuente: Dane

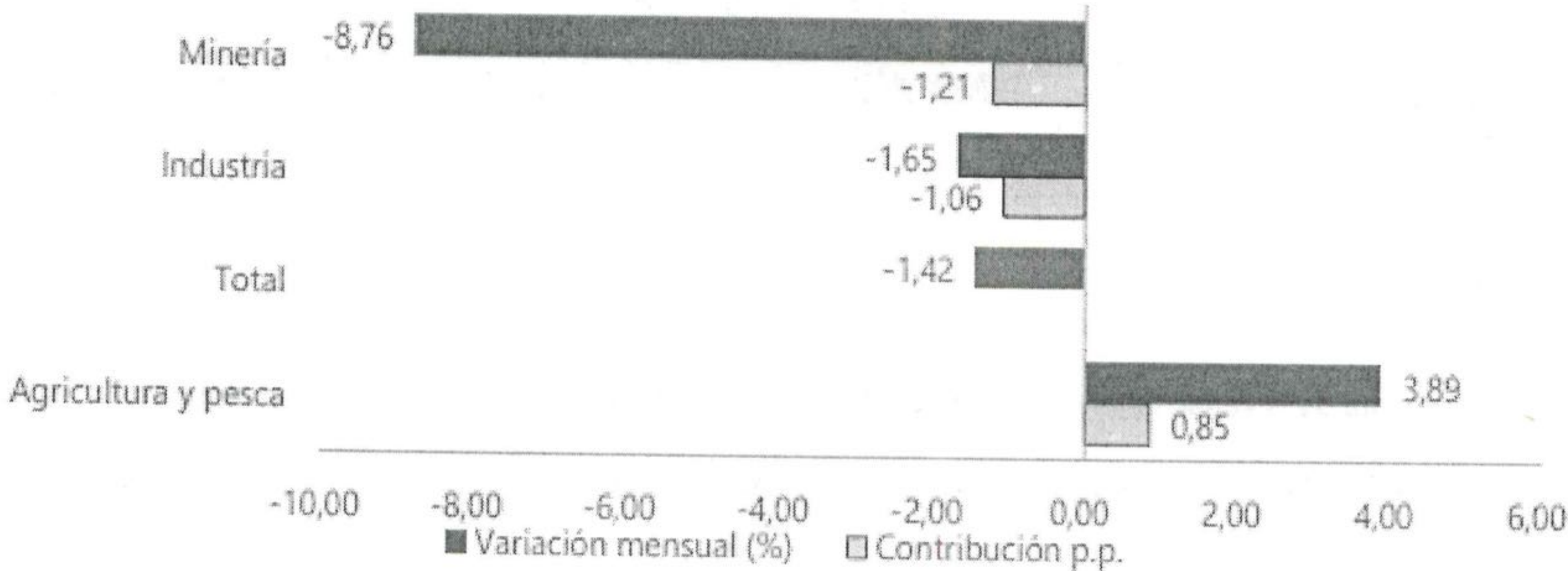
⁹ <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPP/bol-IPP-jul2026.pdf>

Índice	Variación %		Diferencia Puntos Porcentuales
	Julio		
	2025 Jul 2025 / Jun 2025	2026 Jul 2026 / Jun 2026	
Total Producción Nacional*	0,29	-1,42	-1,71
Producidos para consumo interno	1,04	0,49	-0,55
Exportados	-1,98	-7,55	-5,57

Comportamiento de la variación mensual del IPP de Producción Nacional, según secciones de la Clasificación Internacional Industrial Uniforme adaptada para Colombia – CIIU Rev.4.0

En julio de 2026, los sectores de Explotación de minas y canteras (-8,76%) e Industrias manufactureras (-1,65%) presentaron variaciones inferiores a la media (-1,42%) mientras que el sector de Agricultura, ganadería, silvicultura, caza y pesca (3,89%) fue el único que registró una variación positiva.

Gráfico 8. Variación y contribución mensual del IPP de Producción Nacional por secciones CIIU Rev.4.0 A.C. – julio 2026— Fuente: Dane IPP



Variación y contribución mensual de las subclases según Clasificación Central de Productos adaptada para Colombia – CPC Rev.2.0

Las subclases CPC que se destacaron por su contribución negativa en el mes, fueron: Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos, crudos (-10,62%), Oro (incluso oro platinado) en bruto, semilabrado o en polvo (-9,67%) y Hulla, sin aglomerar (-4,91%), que en conjunto restaron 1,58 puntos porcentuales a la variación del Índice de Precios de la Producción Nacional.

En contraste, las principales contribuciones positivas a la variación correspondieron a las siguientes subclases CPC: Frutas de pepita y frutas de hueso (24,38%), Café (5,57%) y Arroz, semiblanqueado, blanqueado o molido (2,45%), que en conjunto aportaron 1,15 puntos porcentuales a la variación del Índice de Precios de la Producción Nacional.

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS		
	ESTUDIO DEL SECTOR		
	<i>Código:</i> FO-GBS-35	<i>Versión:</i> 02	<i>Fecha de aprobación:</i> 10/07/2026
			<i>Página:</i> 30 de 49

Tabla 10. Variación y contribución mensual del índice de Precios del Productor (IPP) de la Producción Nacional por secciones CIIU Rev 4.0 A.C y las respectivas subclases CPC Rev. 2.0 A.C- Fuente: DANE-IPP – julio 2026

Minería			
Variación -8,76% Contribución -1,21 p.p*			
SUBCLASE CPC	DESCRIPCIÓN	Variación (%)	Contribución (p.p.)
12010	Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos,	-10,62	-1,03
11010	Hulla, sin aglomerar	-4,91	-0,13
12020	Gas natural licuado o en estado gaseoso	-6,53	-0,05
15320	Cantos, gravas, piedras partidas o trituradas, macadán, gravilla, lasca y polvos de piedra	-6,44	0,00
15311	Arenas y gravas naturales (excepto las arenas metalíferas de la divi.	-6,44	0,00
14242	Minerales de oro y platino y sus concentrados	0,00	0,00
Industria			
Variación -1,65% Contribución -1,06 p.p*			
SUBCLASE CPC	DESCRIPCIÓN	Variación (%)	Contribución (p.p.)
41320	Oro (incluso oro platinado) en bruto, semilabrado o en polvo	-9,67	-0,42
33370	Otros Combustibles	-5,90	-0,07
33341	Queroseno	-9,29	-0,05
16202	Sal procesada (refinada, yodada)	4,75	0,01
21121	Carne de pollo, fresca o refrigerada	1,32	0,02
23161	Arroz, semiblanqueado, blanqueado o molido	2,45	0,03
Agricultura, ganadería y pesca			
Variación 3,89% Contribución 0,85 p.p*			
SUBCLASE CPC	DESCRIPCIÓN	Variación (%)	Contribución (p.p.)
01350	Frutas de pepita y frutas de hueso	24,38	1,06
01610	Café	5,57	0,06
01210	Hortalizas de hoja o de tallo	6,27	0,03
01490	Otros frutos oleaginosos	-9,79	-0,06
01313	Plátanos	-8,22	-0,06
01510	Papas	-7,81	-0,08

Comportamiento de la variación año corrido del IPP de la Producción Nacional, según componentes

En julio de 2026 el IPP de la producción nacional presentó una variación año corrido de 3,21% frente a diciembre de 2025.

Tabla 11. Variación año corrido del IPP de Producción Nacional – julio 2026. Fuente: DANE IPP

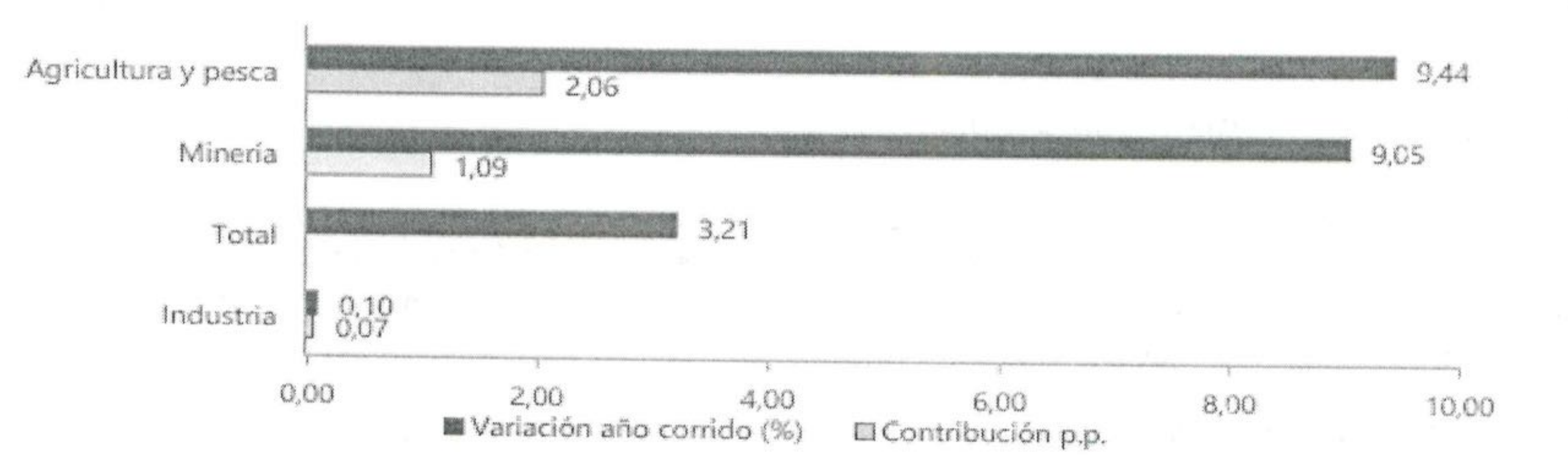
Índice	Variación %		Diferencia Puntos Porcentuales
	Julio		
	2025	2026	
	Jul 2025 / Dic 2024	Jul 2026 / Dic 2025	
Total Producción Nacional*	-0,97	3,21	4,18
Producidos para consumo interno	0,60	4,91	4,31
Exportados	-5,59	-2,30	3,29

Fuente: DANE-IPP

Comportamiento de la variación año corrido del IPP, según secciones de la Clasificación Internacional Industrial Uniforme adaptada para Colombia – CIIU Rev.4.0

En lo corrido de 2026 hasta julio, los sectores de Agricultura, ganadería y pesca (9,44%) y Minería (9,05%) presentaron variaciones superiores a la media (3,21%), mientras que el sector de Industria (0,10%) registró una variación inferior a la media.

Gráfico 9. Variación y contribución año corrido del IPP por secciones CIIU Rev.4.0 A.C. – julio 2026. Fuente: DANE IPP



6. ACUERDOS COMERCIALES:

Conforme al Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación y lo establecido en el manual explicativo de los capítulos de contratación pública de los acuerdos comerciales negociados por Colombia para entidades contratantes, del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Departamento Nacional de Planeación, se procede a determinar si la contratación se encuentra cubierta por un Acuerdo Internacional o Tratado de Libre Comercio vigente.

Los Acuerdos Comerciales aplicables al presente proceso de contratación se definen en la siguiente tabla:

Tabla 12. Aplicación de Acuerdos Comerciales

País		Entidad Estatal incluida	Presupuesto del proceso de contratación superior al valor del Acuerdo Comercial	Excepción aplicable al Proceso de Contratación	Proceso de contratación cubierto por el Acuerdo Comercial
Alianza Pacífico	Chile	No	No	No	No
	México	No	No	No	No
	Perú	No	No	No	No
Canadá		No	No	No	No
Chile		No	No	No	No
Corea		No	No	No	No

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	Código: FO-GBS-35	Versión: 02	Fecha de aprobación: 10/07/2026	Página: 32 de 49

Costa Rica		No	No	No	No
Estados AELC		No	No	No	No
Estados Unidos		No	No	No	No
México		Sí	No	No	No
Triángulo Norte	El Salvador	No	No	No	No
	Guatemala	No	No	No	No
	Honduras	No	No	No	No
Unión Europea		No	No	No	No
Comunidad Andina		Sí	No	No	Sí

7. ANÁLISIS DE NORMAS REGULATORIAS:

Las normas regulatorias aplicables al proceso contractual de la Universidad de los Llanos cuyo objeto es la *Prestación del servicio de transporte especial terrestre para el desarrollo de las visitas y prácticas extramuros destinadas a los estudiantes*, se estructuran en el marco de la contratación estatal, el régimen del transporte terrestre automotor especial y las directrices de seguridad vial:

- Constitución Política de Colombia:** Artículos 209, 67 y 69, que establecen los principios de la contratación estatal, autonomía universitaria y acceso a la educación.
- Ley 80 de 1993:** Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, aplicable en los principios de transparencia, economía, responsabilidad y selección objetiva.
- Resolución Rectoral N° 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"
- Ley 339 de 1996 y Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre):** Regulan las disposiciones sobre el tránsito, obligaciones de los conductores, condiciones técnico-mecánicas de los vehículos y la seguridad en las vías nacionales.
- Decreto 1079 de 2015:** Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, que compila las normas sobre la habilitación y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial, requisitos de las empresas, parque automotor, contratos de transporte y pólizas obligatorias.
- Resolución 3743 de 2013 del Ministerio de Transporte:** Establece los requisitos y condiciones para la habilitación y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial.
- Ley 2050 de 2020 y Resolución 20223040040595 de 2022:** Regulan la exigencia, formulación e implementación del **Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)** para las empresas y contratistas que posean, administren o contraten flotas de vehículos automotores.
- Ley 1562 de 2012 y Decreto 1072 de 2015:** Establecen las obligaciones relativas al Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) y el pago de cotizaciones al Sistema de Seguridad Social Integral (PILA) para el personal operativo y de conducción.

9. **Ley 2101 de 2021:** Modifica la jornada laboral máxima semanal (reducción paulatina a 42 horas), aplicable para el cálculo y planeación de turnos y costos de la mano de obra de los conductores.

8. OFERTA Y DEMANDA

8.1 OFERTA:

8.1.1 IDENTIFICACIÓN DE LOS PRINCIPALES PROVEEDORES

La Universidad de los Llanos realizó una revisión en la base de datos de Colombia Compra Eficiente, específicamente en el apartado de datos abiertos, con el propósito de identificar las empresas del sector terciario clasificadas en el servicio de transporte especial terrestre.

Para ello, se consideraron aquellas organizaciones que cuentan con un departamento registrado dentro de la base de datos. Es importante señalar que las empresas identificadas pueden conformar consorcios o uniones temporales con el fin de participar como proponentes plurales en los procesos contractuales. A continuación, se mencionan algunas de las empresas encontradas:

Tabla 13. Principales proveedores del servicio de transporte. Fuente: Datos abierto

Nº	PROVEEDOR	NIT	DEPARTAMENTO	TIPO EMPRESA	¿ES MYPE?
1	TRANSPORTES ESPECIALES FSG SAS	830117701	DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA	NO
2	QUALITY TRANSPORTES SAS	901045060	NORTE DE SANTANDER	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA	SI
3	TRANSPORTES GRANADA GONZALEZ GAMBOA Y CIA SCA	890000989	QUINDÍO	SOCIEDAD EN COMANDITA POR ACCIONES	NO
4	K-ROS LOGISTICA Y TRANSPORTE S.A.S.	900149757	VALLE DEL CAUCA	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA	SI
5	TRANSPORTES ESPECIALES VELMOR S.A.S	9007282118	VALLE DEL CAUCA	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA	SI
6	MAGIN COMUNICACIONES S.A.S.	830042365	VALLE DEL CAUCA	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA	SI
7	TRANSPÓRTES Y SERVICIOS ARCO IRIS SAS	826003958	CASANARE	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA	SI
8	EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL ALEMAR SAS	800022403	ATLÁNTICO	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA	SI

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	Código: FO-GBS-35	Versión: 02	Fecha de aprobación: 10/07/2026	Página: 34 de 49

9	SERVITRANSTUR SAS	830007737	META	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA	SI
10	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE LOS LLANOS ORIENTALES LTDA	800073264	CASANARE	COOPERATIVA	SI
11	LIDERTUR S.A.S.	800126471	DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA	SI
12	CALIDAD TOTAL SAS	807008252	NORTE DE SANTANDER	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA	SI
13	TRANSPORTES ESPECIALES ACAR SA	805021222	DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ	SOCIEDAD ANONIMA	NO
14	TRANSPORTES Y SERVICIOS DE LA SABANA SAS	901337799	CASANARE	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA	SI
15	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL HUILA LIMITADA	891100299	HUILA	COOPERATIVA	SI
16	IDOM CONSULTING, ENGINEERING, ARCHITECTURE S.A.U., SUCURSAL COLOMBIA.	900483711	ANTIOQUIA	SOCIEDAD EXTRANJERA	NO
17	TRANSPORTES KEMUEL SAS	900980138	BOLÍVAR	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA	SI
18	EMPRESA DE TRANSPORTE DE SERVICIO ESPECIAL Y ESCOLAR ESCOTURS S.A.S	822005127	META	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA	SI
19	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES CONTRATISTAS	811031496	ANTIOQUIA	COOPERATIVA	SI
20	EMPRESA DE TRANSPORTE DE SERVICIO ESPECIAL Y ESCOLAR ESCOTURS S.A.S	822005127	META	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA	NO
21	AVANZANDO LOGÍSTICA Y TRANSPORTE ESPECIAL SAS	901020771	NORTE DE SANTANDER	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA	SI
22	GRUPO EMPRESARIAL ALMATOURS SAS	901297365	META	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA	SI

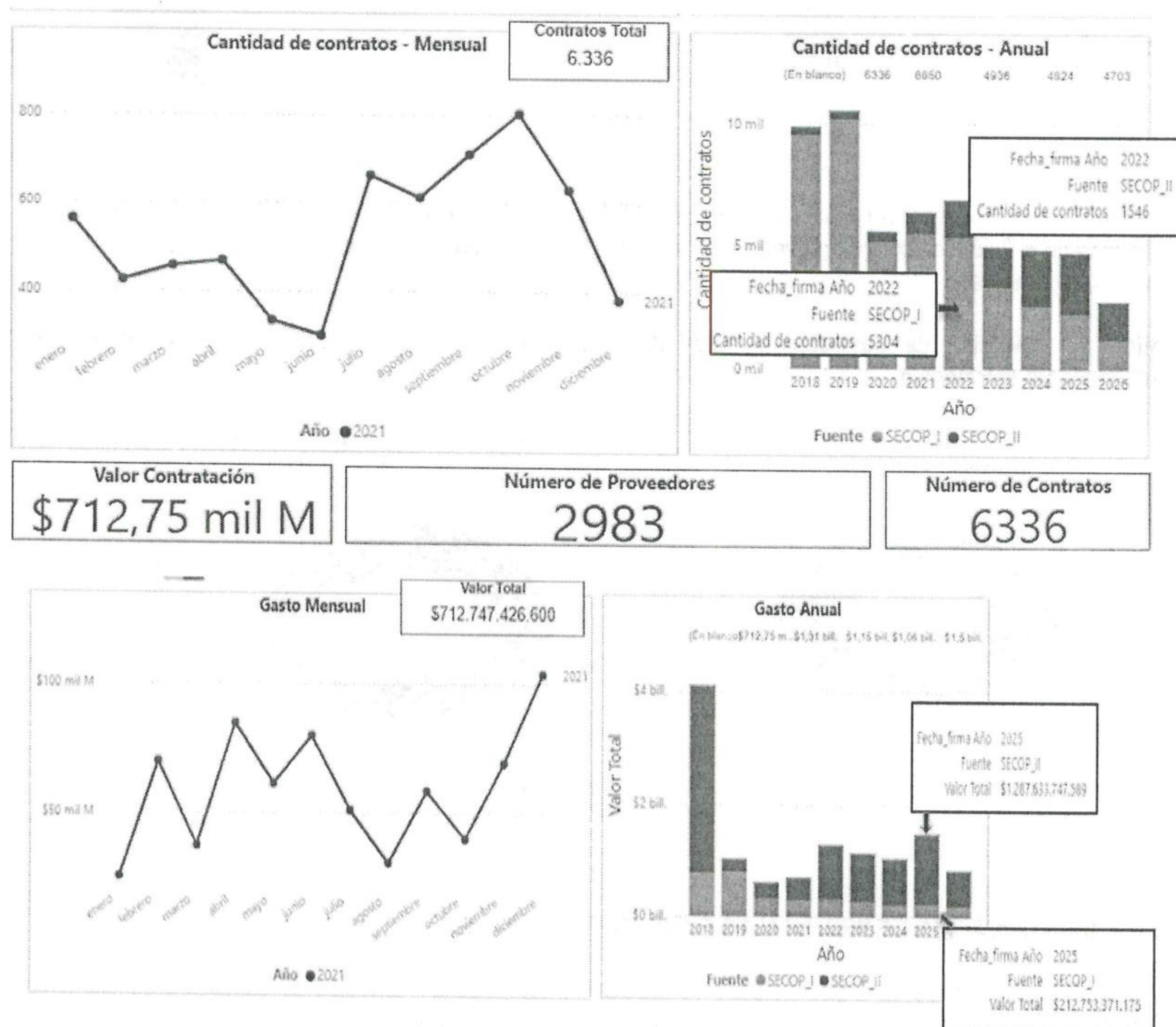
8.1.2 ANÁLISIS DE LA OFERTA (MAE)

Para realizar el análisis de la oferta en el Modelo de Abastecimiento Estratégico, dispuesto por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente la Entidad tuvo en cuenta los siguientes parámetros: (i) vigencias 2021 a 2026 y (ii) el siguiente código UNSPSC: 78111800.

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS		
	ESTUDIO DEL SECTOR		
	Código: FO-GBS-35	Versión: 02	Fecha de aprobación: 10/07/2026
			Página: 35 de 49

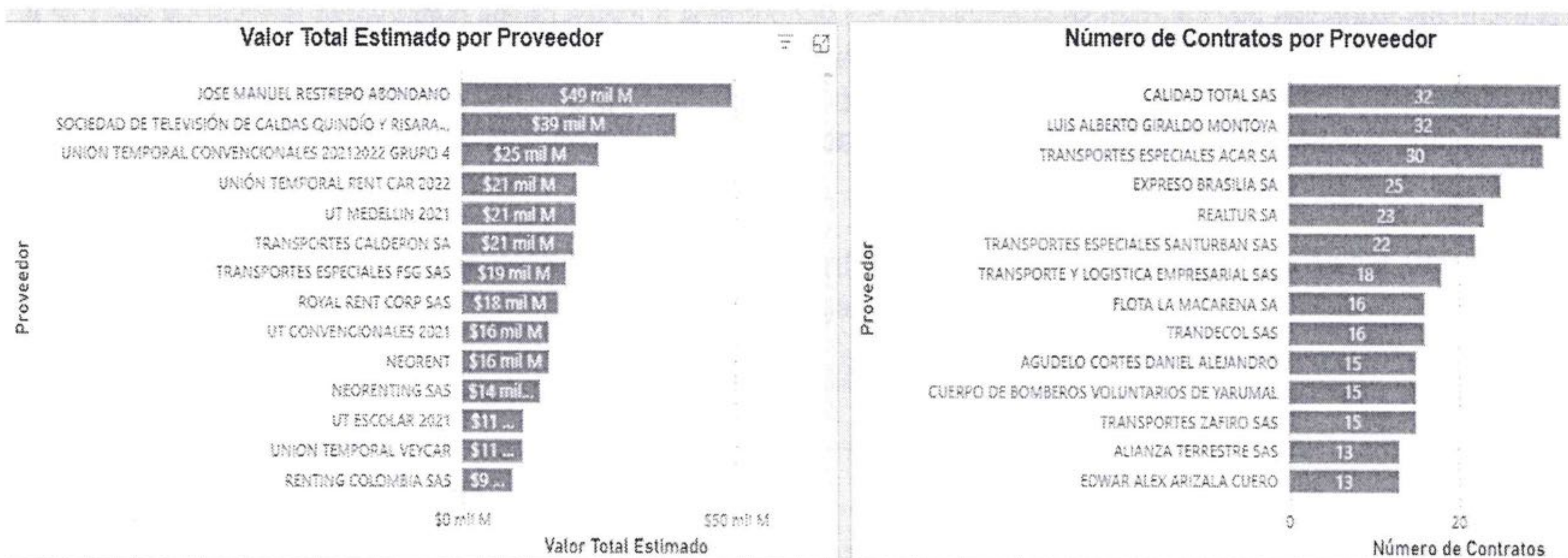
Durante las vigencias 2021 a 2026 se suscribieron 6.336 contratos a través de las plataformas SECOP I y SECOP II, por un valor total de \$712,75 mil M, con la participación de 2.983 proveedores. La vigencia con mayor número de contratos en la ejecución de estas categorías fue el año 2022, con un total de 6.850 contratos en el intervalo de tiempo mencionado y la vigencia con mayor valor de contratación fue 2025 con un total de 792 mil millones en SECOP I y SECOP II. como se muestra a continuación:

Gráfico 10. Gasto mensual – Anual / Cantidad contratos mensual – Anual. Fuente: Modelo de abastecimiento estratégico – Oferta.



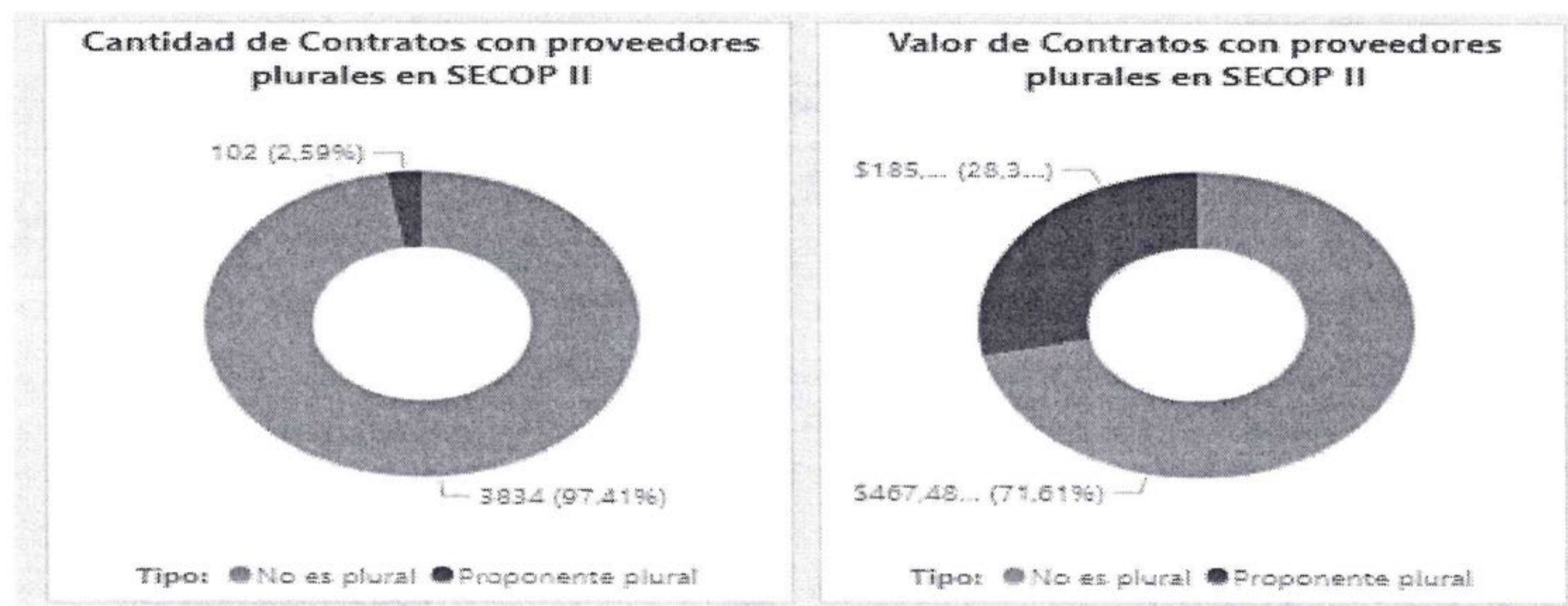
El proveedor con mayor valor contratado es JOSE MANUEL RESTREPO ABONDANO, con un monto total de 49 mil millones. Por su parte, el proveedor con mayor número de contratos es CALIDAD TOTAL SAS que registra un total de 32 contratos, como a continuación se relaciona:

Gráfico 11. Valor total por proveedor / Número de contratos por proveedor. Fuente: Modelo de abastecimiento estratégico.



Con relación a los proveedores plurales, se evidencia una participación menor dentro de la muestra analizada, representando el 2,59% del total de proveedores y concentrando una participación económica equivalente a 185 mil del valor total observado.

Gráfico 12. Cantidad de contratos y valor de contratos proveedores plurales. Fuente: Modelo de abastecimiento estratégico.



8.2 DEMANDA:

8.2.1 IDENTIFICACIÓN DE PRINCIPALES ENTIDADES ESTATALES

La Entidad revisó la base de Datos Abiertos de SECOP II, identificando contratos de suministro de elementos tecnológicos y mobiliario celebrados por otras entidades del orden nacional con objetos similares o comparables al del presente proceso. A continuación, se presenta una muestra de los contratos:

La Entidad revisó la base de Datos Abiertos de Colombia Compra Eficiente, identificando contratos celebrados por otras entidades del orden nacional con objetos similares o comparables al del presente procesos. A continuación, se presenta una muestra de los contratos:

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS®	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	Código: FO-GBS-35	Versión: 02	Fecha de aprobación: 10/07/2026	Página: 37 de 49

Tabla 15. Principales entidades estatales / objeto similar. Fuente: Datos abiertos.

Nº	NOMBRE ENTIDAD	CONTRA-TO	OBJETO	AÑO	PROVEEDOR ADJUDICADO	VALOR DEL CONTRATO	ENLACE SECOP II
1	CAJA DE LA VIVIENDA POPULAR//	CO1.PCCNT R.1012519	PRESTAR EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PARA EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES MISIONALES DE LA CAJA DE LA VIVIENDA POPULAR.	2019	TRANSPORTES ESPECIALES FSG SAS	\$874.876.697,	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=C01.NTC.836808&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true
2	GOBERNACION DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR	CO1.PCCNT R.5291860	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE ESPECIAL PARA LAS DIFERENTES DEPENDENCIAS DE LA GOBERNACION DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR	2023	CONSORCIO TRANSPORTE DEL CESAR 2023	\$869.535.000,	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=C01.NTC.4751231&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true
3	SECRETARÍA GENERAL DE LA ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ	CO1.PCCNT R.943613	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL TERRESTRE; CON PLENA AUTONOMÍA TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA Y BAJO SU PROPIA RESPONSABILIDAD; PARA LAS DEPENDENCIAS QUE CONFORMAN LA SECRETARÍA GENERAL DE LA ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.	2019	TRANSPORTES ESPECIALES FSG SAS	\$898.999.866,	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=C01.NTC.787250&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true
4	CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL ATLÁNTICO	CO1.PCCNT R.6109084	CONTRATAR LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL DE PASAJEROS PARA LA CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL ATLÁNTICO.	2024	EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL ALEMAR SAS	\$995.490.000,	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=C01.NTC.5738796&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	<i>Código:</i> FO-GBS-35	<i>Versión:</i> 02	<i>Fecha de aprobación:</i> 10/07/2026	<i>Página:</i> 38 de 49

5	SENA REGIONAL META GRUPO DE APOYO ADMINISTRATIVO MIXTO	CO1.PCCNT R.9378665	PRESTAR EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL REQUERIDO EN LOS PROCESOS DE FORMACIÓN Y ACTIVIDADES DE BIENESTAR AL APRENDIZ CON DESTINO A LOS APRENDICES DEL CENTRO AGROINDUSTRIAL DEL META EN SUS SEDES LOS NARANJOS (GRANADA) Y EL HACHÓN (VILLAVICENCIO).	2026	SERVITRANSTUR	\$971.430.751,	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=C01.NTC.10049747&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true
6	RED SALUD CASANARE E.S.E. *	CO1.PCCNT R.9468129	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL DE PASAJEROS A TODO COSTO EN 16 LOS MUNICIPIOS DONDE RED SALUD CASANARE E.S.E. HACE PRESENCIA; PARA ASEGURAR EL DESPLAZAMIENTO DE LOS EQUIPOS BÁSICOS DE SALUD EN EL MARCO DE LA ESTRATEGIA DE ATENCIÓN PRIMARIA EN SALUD DE CONFORMIDAD CON	2026	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE LOS LLANOS ORIENTALES LTDA	\$1.008.000.000,	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=C01.NTC.10206690&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true
7	AGENCIA DE DESARROLLO RURAL	CO1.PCCNT R.7704055	PRESTAR EL SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL CON CONDUCTOR A TODO COSTO DENTRO DEL TERRITORIO NACIONAL; A LA AGENCIA DE DESARROLLO RURAL	2025	CONSORCIO TRANSPORTANDO ADR 25	\$964.413.982,5	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=C01.NTC.7746784&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true
8	COMANDO AEREO DE TRANSPORTE MILITAR	CO1.PCCNT R.907727	EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PARA EL PERSONAL MILITAR Y CIVIL QUE LABORA EN EL COMANDO AÉREO DE TRANSPORTE MILITAR Y	2019	LIDERTUR S.A.S.	\$880.758.666	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=C01.NTC.750440&isFromPublicArea=True&isModal=true

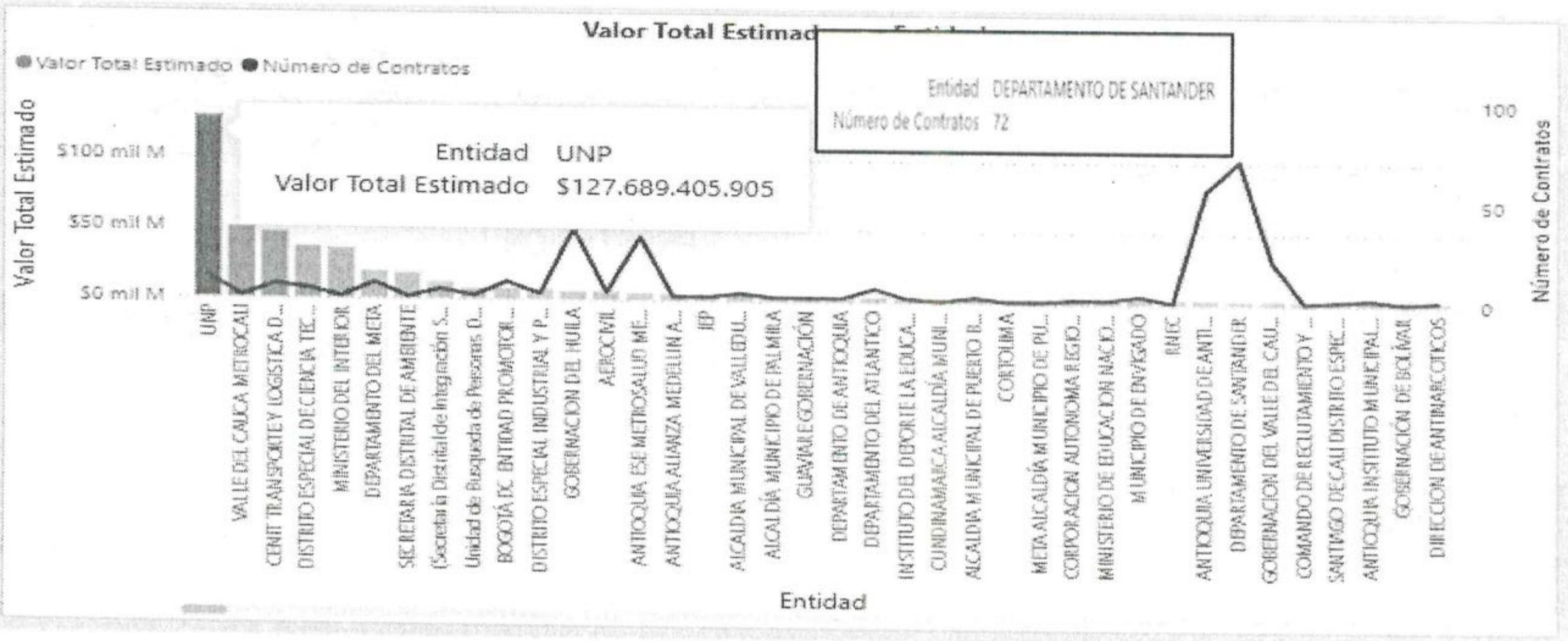
			SUS DEPENDENCIAS ANEXAS.				ue&asPopupView=true
9	GOBERNACION DEL HUILA*	CO1.PCCNTR.9576002	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR SERVICIO ESPECIAL A SERVIDORES PUBLICOS PARA APOYAR LA GESTION DE LA GOBERNACION DEL HUILA A NIVEL LOCAL; REGIONAL Y NACIONAL	2026	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL HUILA LIMITADA	\$959.250.000,	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=C01.NTC.10319400&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true
10	MUNICIPIO DE SAN JOSE DE CUCUTA	CO1.PCCNTR.2615372	PRESTACION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL A TODO COSTO PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES MISIONALES DE LA SECRETARIA DE SALUD MUNICIPAL	2021	AVANZANDO LOGÍSTICA Y TRANSPORTE ESPECIAL	\$942.136.535,	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=C01.NTC.2034554&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true

8.2.2 ANÁLISIS DE LA DEMANDA (MAE)

Para realizar el análisis de la demanda en el Modelo de Abastecimiento Estratégico, dispuesto por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente la Entidad tuvo en cuenta los siguientes parámetros: (i) vigencias 2021 a 2026 y (ii) el siguiente código UNSPSC: 78111800.

De acuerdo con la información registrada en el MAE, durante las vigencias 2021 a 2026, la entidad estatal con mayor valor contratado fue la UNP, con un total estimado de 127 mil millones. Por su parte, la entidad con el mayor número de contratos en el mismo periodo fue el Departamento de Santander, con 72 contratos, como se evidencia a continuación:

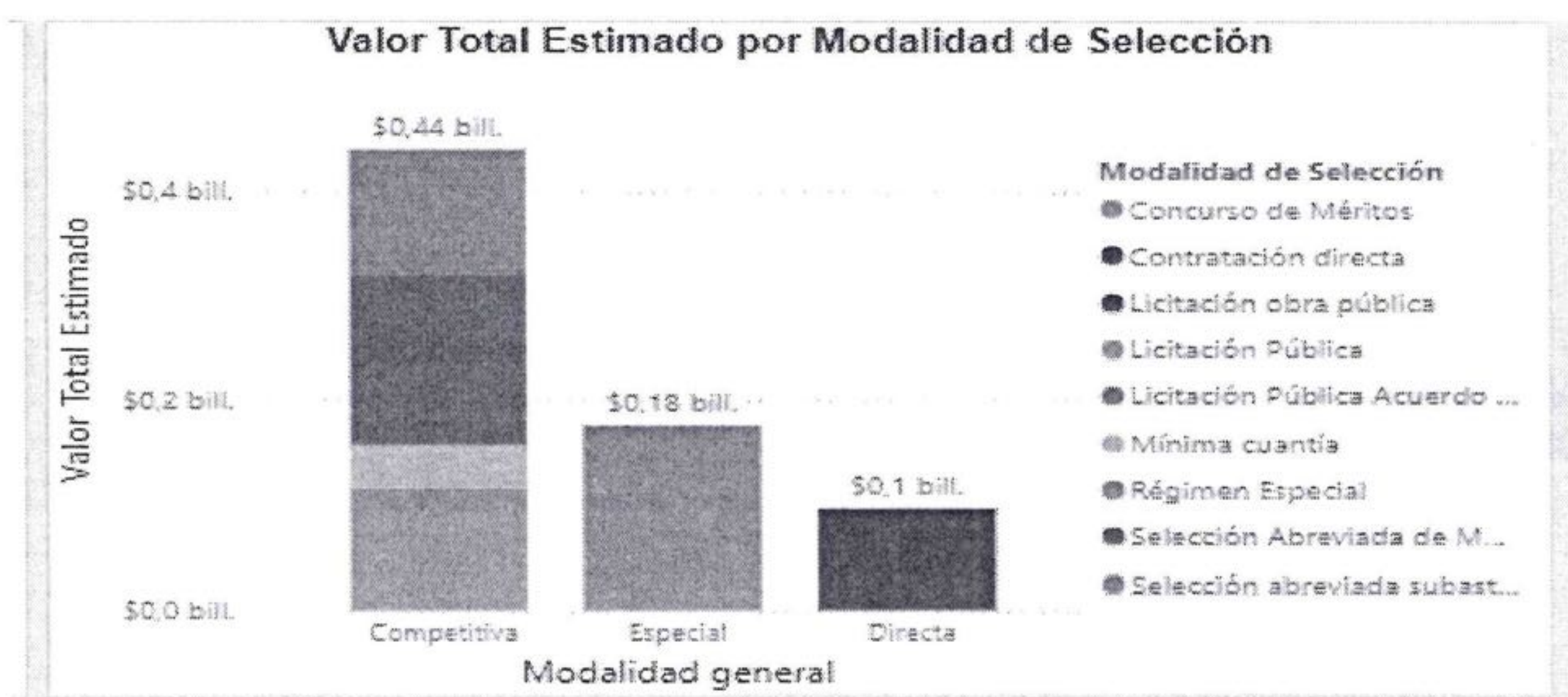
Gráfico 13. Valor total y número de contratos entidades estatales. Fuente MAE Demanda



8.2.3 MODALIDADES DE CONTRATACIÓN

En relación con las modalidades de contratación, la que registra el mayor volumen de recursos invertidos está en la modalidad de contratación competitiva (Selección Abreviada Menor Cuantía), con un valor de 165 billones, en segundo lugar, está la contratación de régimen especial por el valor de 0,18 billones, en tercer lugar, se encuentra la contratación Directa por el valor de 0,1 billones.

Gráfico 14. Valor total estimado por modalidad de selección.



8.2.4 HISTÓRICO DE CONTRATACIONES DE LA ENTIDAD

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 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.

Tabla 16 Relación histórico contratación Unillanos

No.	OBJETO DEL CONTRATO	CONTRATISTA	CONTRATO	ESTADO DEL CONTRATO	VALOR DEL CONTRATO
1	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE PARA INICIO PRÁCTICAS Y VISITAS EXTRAMURALES DESTINADAS A LOS ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS II PA 2022	SERVITRANSTUR S.A.S.	PRESTACIÓN DE SERVICIOS 1202 DE 2022	LIQUIDADO	\$ 97.300.000

2	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE PARA EL DESARROLLO DE LAS VISITAS Y PRÁCTICAS EXTRAMUROS DESTINADAS A LOS ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS.	SERVITRANSTUR S.A.S.	PRESTACIÓN DE SERVICIOS 249 DE 2022	LIQUIDADO	\$99.580.000
3	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE PARA EL DESARROLLO DE LAS VISITAS Y PRÁCTICAS EXTRAMUROS DESTINADAS A LOS ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS FINALIZAR SEGUNDO PERIODO ACADÉMICO 2022	SERVITRANSTUR S.A.S.	PRESTACIÓN DE SERVICIOS 619 DE 2023	LIQUIDADO	\$226.850.000
4	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE PARA EL DESARROLLO DE LAS VISITAS Y PRÁCTICAS EXTRAMUROS DESTINADAS A LOS ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS.	SERVITRANSTUR S.A.S.	PRESTACIÓN DE SERVICIOS 0545 DE 2024	LIQUIDADO	\$969.870.470
5	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE PARA EL DESARROLLO DE LAS VISITAS Y PRÁCTICAS EXTRAMUROS DESTINADAS A LOS ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS.	SERVITRANSTUR S.A.S.	PRESTACIÓN DE SERVICIOS 1268 DE 2024	LIQUIDADO	\$400.000.000
6	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE PARA EL DESARROLLO DE LAS VISITAS Y PRÁCTICAS EXTRAMUROS DESTINADAS A LOS ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	SERVITRANSTUR S.A.S.	PRESTACIÓN DE SERVICIOS 0507 DE 2025	LIQUIDADO	\$1.307.227.056

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS		
	ESTUDIO DEL SECTOR		
	<i>Código:</i> FO-GBS-35	<i>Versión:</i> 02	<i>Fecha de aprobación:</i> 10/07/2026

Página: 42 de 49

9. VALOR O PRESUPUESTO ESTIMADO:

Para establecer el valor probable de la presente contratación, nos basamos en un estudio de precios del mercado, el cual arroja un valor total de **OCHOCIENTOS CINCUENTA Y SIETE MILLONES SETENTA Y TRES MIL DIECINUEVE PESOS MCTE (\$857.073.019)**, incluidos impuestos de ley y costos derivados de la ejecución del contrato.

Adicionalmente, para la determinación del valor de la presente contratación se tuvieron en cuenta los costos asociados a la legalización contractual, papelería, impuestos, tasas y contribuciones, así como los costos generales de desplazamiento y demás gastos administrativos y operativos a cargo del contratista.

De igual manera, se contemplaron los siguientes conceptos:

- Impuestos nacionales (retención en la fuente a título de renta, retención de IVA y retención de ICA).
- Aportes del contratista al Sistema de Seguridad Social Integral.

Y demás impuestos que resulten aplicables a la naturaleza del contrato

10. 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 0685 de 2021 en sus artículos 7 y 39, los cuales son:

INDICACIONES	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.
INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIERA	Índice de Liquidez: 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. Índice de Endeudamiento: 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. Índice Cobertura Intereses: 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.

 UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	PROCESO DE GESTIÓN DE BIENES Y SERVICIOS			
	ESTUDIO DEL SECTOR			
	Código: FO-GBS-35	Versión: 02	Fecha de aprobación: 10/07/2026	Página: 43 de 49

INDICADORES DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL	La capacidad organizacional es la aptitud de un proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato en función de su organización interna.
	los indicadores de rentabilidad para medir la capacidad organizacional de un proponente teniendo en cuenta que está bien organizado cuando es rentable.
	Rentabilidad del Patrimonio: (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.
	Rentabilidad del Activo: (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.

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:

Tabla 17. Índices financieros para el proceso contractual. Fuente: SECOP II

Nº	NOMBRE	NIT	DEPARTAMENTO	R.P	R.A	I.L	I.E	R.C
1	TRANSPORTES ESPECIALES FSG SAS	830117701	DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ	0,38	0,16	3,07	0,58	5,57
2	QUALITY TRANSPORTES SAS	901045060	NORTE DE SANTANDER	0,3	0,2	3,84	0,33	12,52
3	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL HUILA LIMITADA	891100299	HUILA	0,15	0,07	1,45	0,54	1,93
4	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES CONTRATISTAS	811031496	ANTIOQUIA	0,31	0,17	4,11	0,44	5,1
5	LIDERTUR S.A.S.	800126471	DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ	0,07	0,04	2,96	0,32	6,16
	PROMEDIO			0,24	0,13	3,09	0,44	6,26

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 0,24
- **RENTABILIDAD DE ACTIVO:** Mayor o igual a 0,13
- **ÍNDICE DE LIQUIDEZ:** Mayor o igual a 3,09
- **ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO:** Menor o igual a 0,44
- **RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES:** Mayor o igual a 6,26

11. 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.

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

N°	Clase	Fuente	Etapas	Tipo	Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría	Acción requerida	¿A quién se le asigna?
N° Consecutivo	[General/Específico]	[Interno/Externo]	[Planeación/Selección/Contratación/Ejecución]	[Económico/ Social o político/ Operacional/ Financiero/ Regulatorio/ De la naturaleza/ Ambiental/ Tecnológico]	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	Sumatoria de la probabilidad y el impacto	Bajo (valoración de 2 a 3) Medio (valoración de 4 a 5) Alto (valoración de 6 a 8) Extremo (valoración de 9 a 10)	Riesgo tolerable. Monitoreo periódico. Requiere medidas de mitigación específicas. Requiere plan de contingencia y supervisión estrecha. Riesgo crítico. Requiere intervención inmediata y garantías robustas.	[Entidad Estatal/Contratista]

ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS: De acuerdo con lo establecido en el artículo 26 de la Resolución Rectoral N° 0685 del 01 julio de 2021, se ha tipificado y estimado los siguientes riesgos que se relacionan en el presente proceso:

N°	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 del servicio y la solución a la necesidad que	Incumplimiento por parte del contratista.	2	5	6	Alto	Contratista	Verificar las acciones tomadas de conformidad con los tiempos de respuesta

N°	Clase	Fuente	Etapa	Tipo	Descripción	Consecuencia	Probabili	Impacto	Valoraci	Categorí	¿A quién se le	Tratamiento
					originó el objeto contractual.							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 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 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	1	3	3	Bajo	Contratista	Se llevará a cabo una permanente vigilancia de los cambios normativos

N°	Clase	Fuente	Etapas	Tipo	Descripción	Consecuencia	Probabili	Impacto	Valoraci	Categorí	¿A quién se le	Tratamiento
						impuestos o se crean nuevos impuestos a los ya existentes, siempre y cuando sean aplicables directamente al contrato.						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

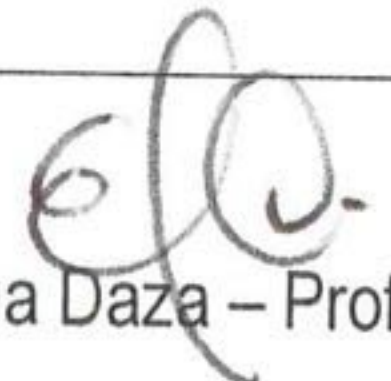
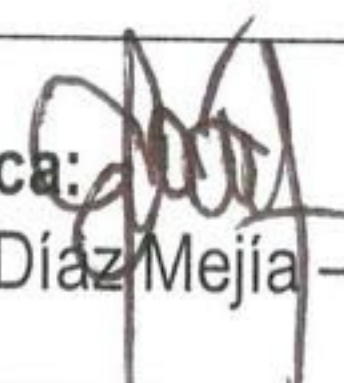
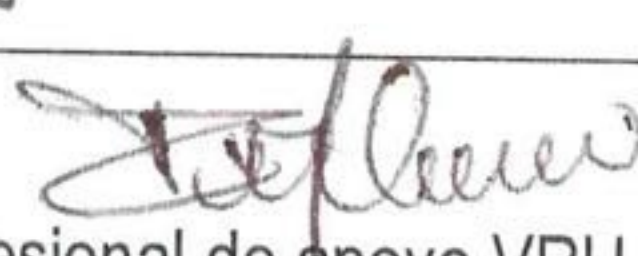
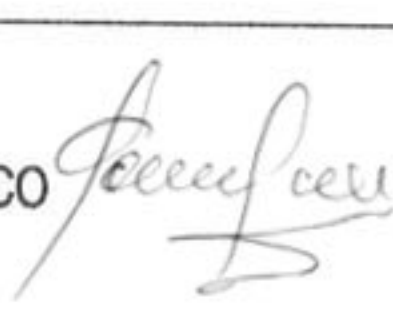
N°	Clase	Fuente	Etapas	Tipo	Descripción	Consecuencia	Probabili	Impacto	Valoraci	Categorí	¿A quién se le	Tratamiento
9	Específico	Interno	Ejecución	Financiero	Presencia de actividades adicionales que generen sobrecosto al contrato.	Se presentan servicios adicionales a la inicialmente contratada que generan 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
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	1	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	Riesgo presentado cuando el valor de la propuesta estipulado por el contratista es	2	2	1	Bajo	Contratista	Se deberá incluir todos los costos que incurre el contratista con su propuesta para

N°	Clase	Fuente	Etapas	Tipo	Descripción	Consecuencia	Probabili	Impacto	Valoraci	Categorí	¿A quién se le	Tratamiento
					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.	inferior, generando un desequilibrio económico que pueda terminar en demoras del servicio						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	1	Bajo	Contratista	Revisión, ajuste y seguimiento con el supervisor del contrato.
14	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

N°	Clase	Fuente	Etapas	Tipo	Descripción	Consecuencia	Probabili	Impacto	Valoraci	Categorí	¿A quién se le	Tratamiento
15	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 exposiciones a riesgo biológico	3	4	7	Alto	Contratista	El contratista deberá suministrar todos los EPP a sus colaboradores para la prestación del servicio, o solicitar a la ARL que los suministre
16	General	Externo	Ejecución	Operacional	En caso que se presente alguna eventualidad o siniestro por impacto climático.	Incumplimiento por parte del contratista.	1	3	1	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 amplié 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.

Elaboró:  Elizabeth Cagua Daza – Profesional de Apoyo VRU	Revisión jurídica:  Brenda Natalia Díaz Mejía – Profesional de apoyo VRU
Revisión financiera:  Diana Rico Ortiz – Profesional de apoyo VRU	Revisión Técnica:  Claudia Constanza Gantiva Ortegón – Técnico Administrativo Oficina Servicios Generales