ANÁLISIS DEL SECTOR

OBJETO: la Fiscalía General de la Nación – Subdirección Regional de Apoyo Central, requiere contratar**, "servicio de grúa para trasladar y dejar en custodia en el Patio único, vehículos automotores y autopartes incautados que no se puedan desplazar por sus propios medios y vehículos automotores decretados en comiso a favor de la Entidad."**

1. ANÁLISIS DEL SECTOR

El sector económico – sector terciario o de servicios, incluye todas aquellas actividades que no producen una mercancía en sí, pero que son necesarias para el funcionamiento de la economía. En esta actividad está Trasporte y concretamente – el servicio de maquinaria especial como grúas tipo pluma, montacargas, grúas tipo planchón y logística para cargue y descargue acorde a cada vehículo. Este sector de trasporte (carga), tiene las siguientes modalidades: marítimo, fluvial, aéreo, férreo y terrestre. Observamos el futuro del transporte de carga y se prevén crecimientos importantes en los flujos de mercancías con los correspondientes cambios en los procesos logísticos y de mercadeo.

1.1. SECTOR TRANSPORTE

1.1.1. DESEMPEÑO 2017 Y PERPERTIVAS DEL 2018

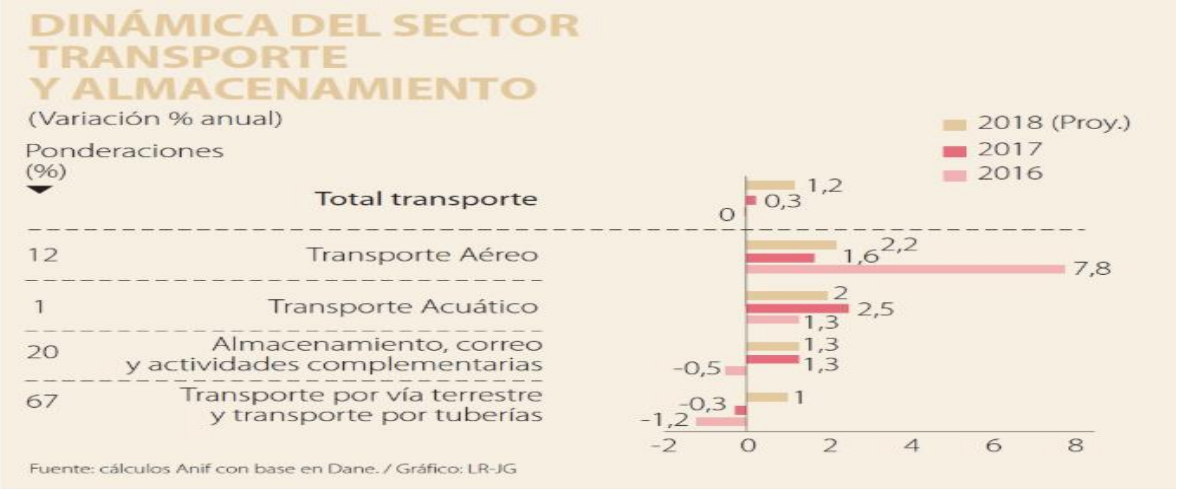
Según reveló recientemente el Dane, el sector transporte registró un pobre crecimiento del 0,3% anual durante el año 2017, aunque se aceleró frente al crecimiento nulo observado un año atrás (ver gráfico adjunto). Así, el desempeño del sector transporte fue incluso inferior al de la economía como un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

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

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

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

GRAFICA N° 01 – Dinámica del sector transporte y almacenamiento – Versión anual



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

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

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

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

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

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

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

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

Para 2018 (como un todo), Anif estima que el PIB-real del sector transporte exhibirá una recuperación hacia el 1,2% anual, superior al 0,3% registrado en 2017. La recuperación de la economía hacia crecimientos de 2,3% real en 2018 (vs. 1.8% en 2017), impulsada por el crecimiento de las principales ramas de actividad económica, ayudará al desempeño de todo el sector transporte.

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

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

Sergio Clavijo - anif@anif.com - Miércoles, 27 de junio de 2018

1.2. ASPECTOS DEL SECTOR

1.2.1. ENCUESTA BASICA DE EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGA.

A través de la Encuesta Básica de Empresas de Transporte de Carga se obtendrá la información asociada a la estructura de agregados económicos: ingresos, gastos, personal ocupado, remuneraciones y movimiento de activos fijos de todas las empresas autorizadas para la prestación del servicio de transporte de carga. Asimismo, brindará la información de los costos asociados a vehículos que prestan este servicio, con el fin de construir el Índice de Costos de Transporte de Carga (ICTC)

El proceso de tercerizar (outsourcing) las operaciones logísticas involucra una relación entre una empresa y un Proveedor de Servicios Logísticos (PSL), el cual, en comparación con los servicios logísticos básicos, posee una mayor oferta de servicios para el cliente, y se caracteriza por una orientación de largo plazo en términos de la contratación, generando por tanto decisiones de naturaleza estratégica (Wallenburg, Chill, Knemeyer & Goldsby, 2011)

Existen poderosos incentivos para adoptar una política de tercerización. Por una parte, los proveedores de servicios logísticos manejan su propio personal empleado y mantenimiento de equipos (vehículos de transporte, sistemas de información, etc.), lo cual permite a la empresa que contrata dichos servicios tener una reducción de costos al no incurrir en los respectivos gastos.

En el eventual caso en que la demanda de sus servicios o productos se reduzca, por ejemplo, el cliente simplemente reduce la cantidad de transporte a ordenar al PSL. Una compañía que mantuviera su "aparato logístico" dentro de su negocio estaría en una posición mucho más difícil ya que los costos de personal empleado y mantenimiento de equipos como se mencionó anteriormente, se mantendrían o incluso podrían aumentar, bien sea que su capacidad se use o no en su totalidad Adicionalmente, la tercerización en logística trae como consecuencia un incremento en la flexibilidad corporativa haciendo más fácil la apertura de nuevos mercados. En lugar de tener que trasladar toda una organización logística existente, la empresa puede aprovechar las ventajas de operadores logísticos ya establecidos y presentes en la región. Esta práctica tiene la ventaja de dejarle la operación logística a compañías que ya tienen pleno conocimiento del negocio a nivel local, especialmente en lo relacionado a leyes y regulaciones.

A corto plazo lo más importante para el cliente sería contratar con operadores logísticos competentes y con buena reputación, lo cual se traduciría eventualmente a largo plazo en una importante reducción de costos. 12 Al tercerizar los aspectos logísticos del negocio, las empresas grandes y/o pequeñas pueden concentrarse en los componentes claves de su misión ("core business"), reduciendo costos e incrementando sus utilidades.

Una vez tomada la decisión de tercerizar las operaciones logísticas, la empresa deberían analizar cuidadosamente aspectos tales como factores de costo, índices de desempeño, impacto financiero, entre otros. Sin embargo, un aspecto fundamental en el proceso de tercerización es la confianza que tiene el cliente en el operador logístico, ya que la empresa que contrata los servicios de operación logística entregará varios bienes o mercancías que estarán expuestos a toda una serie de actividades tales como almacenamiento en bodegas, etiquetado (labeling), recogida (picking), empacado (packing), transporte y distribución física.

En ocasiones se puede presentar el caso de que las compañías tercerizen sus operaciones logísticas por razones inapropiadas y no del todo válidas. Sería este el caso cuando la empresa decide tercerizar por una falta de entendimiento de sus procesos logísticos. Otras compañías justifican su decisión en la reducción de costos logísticos sin antes haber calculado sus propios costos logísticos de una manera correcta. En estos casos la compañía cree equivocadamente que puede transferir los problemas inherentes a su organización y delega la responsabilidad a los operadores logísticos para su resolución, sin involucrarse en la identificación, detección y manejo requerido para mejorar los aspectos de desempeño en materia de logística.

Algunas empresas incluso nunca consideran la opción de tercerizar las operaciones logísticas debido a una percepción irracional que les hace creer que tomando esa decisión sus costos se incrementarán. También puede existir una sensación de "pérdida de control" lo cual no les permite tener la confianza suficiente y necesaria para entregar sus procesos logísticos a terceros. Aunque los beneficios de tercerizar las operaciones logísticas son varios y evidentes, existen algunos riesgos que se generan al incurrir en este tipo de práctica. 13 Lynch (2002), encontró evidencia que sugiere que si una empresa posee ya un eficiente y bien organizado sistema de distribución, la opción de tercerizar no reducirá los costos operativos. Otro de los riesgos observados en el proceso de tercerizar es la presencia de una "Asimetría de Información" (Piachaud, 2002).

Este concepto hace referencia al hecho de que rara vez el operador logístico tiene información completa acerca de su cliente y viceversa. Esto es especialmente crítico para la empresa que terceriza ya que cae en una dependencia de su PSL, y se puede encontrar entonces en una posición vulnerable en la cual pierde el control de parte de sus actividades logísticas. Existe también el problema de monitorear y evaluar el desempeño del operador logístico, lo cual no es una tarea fácil y genera costos adicionales, por lo cual muchos clientes sencillamente no lo hacen con los consecuentes imprevistos perjudiciales que pueden surgir.

Muchas compañías estiman mal los costos de contratar un operador logístico y por tanto esto da lugar a la aparición de "costos ocultos" que en últimas terminan siendo desventajosos en la operación de tercerización y van en detrimento de los beneficios que se esperaban obtener (Barthelemy, 2001). Con el fin de reducir o mitigar los riesgos que emergen en un proceso de tercerización de operaciones logísticas, algunos investigadores han propuesto la adopción de políticas o estrategias que puedan ser efectivas.

Lieb y Randall (1997) sugieren la adopción de "Índices de Desempeño" que apunten a medir variables clave tales como el costo y el servicio ofrecido por el operador logístico. Así mismo, señalan la importancia de establecer acuerdos entre el cliente y el PSL para compartir información y así eliminar los riesgos derivados del conocimiento (o desconocimiento) por parte de una de las partes, de factores claves en la operación.

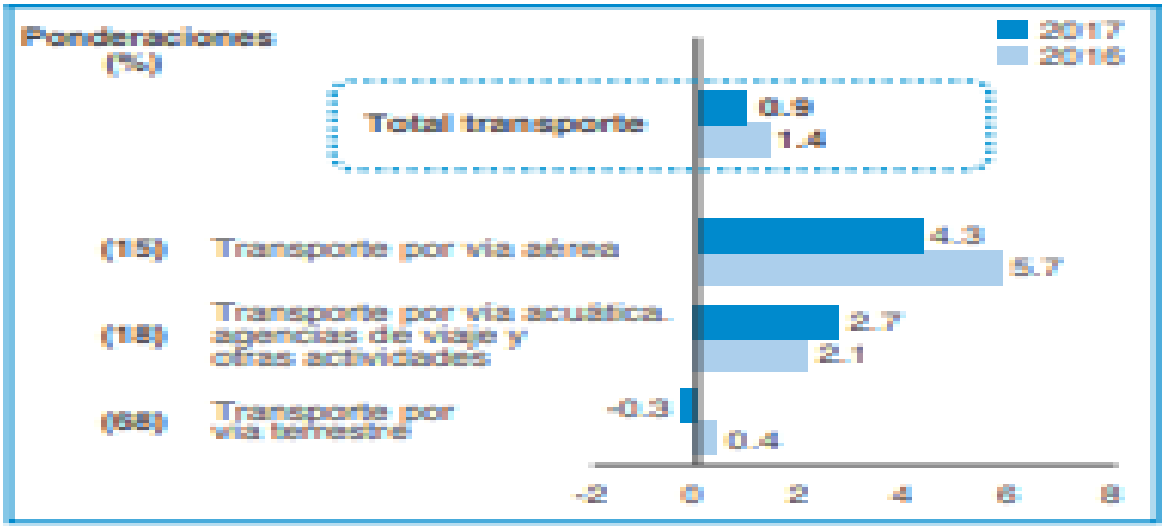
Fuente: wwwbdigital.unal.edu.co

1.2.2. ANALISIS MACROECONOMICA Y SECTORIAL: COYUNTURA Y PERSPECTIVAS – DICIEMBRE 2017.

Sector transporte Durante el período enero-septiembre de 2017, el sector transporte exhibió una ligera desaceleración, expandiéndose solo un 0.9% anual frente al 1.4% de un año atrás (ver gráfico 51), según las cuentas nacionales del Dane. Con ello, dicho sector mantuvo su participación dentro de la actividad económica de Colombia del 4%. Esta desaceleración obedeció principalmente a la dinámica del transporte terrestre (incluyendo los modos vial y férreo), el cual registró una contracción del -0.3% anual en enero-septiembre de 2017 (vs. +0.4% de 2016). Adicionalmente, el crecimiento del transporte aéreo se desaceleró del 5.7% al 4.3% durante el período de referencia, con perspectivas de agravamiento en el último trimestre por cuenta del paro de Avianca. Todo ello no logró ser compensado por el desempeño del transporte por modo acuático y las actividades

complementarias al transporte, las cuales exhibieron un crecimiento del 2.7% anual en enero-septiembre de 2017 (vs. 2% un año atrás). Con todo lo anterior, el desempeño del sector transporte fue incluso inferior al del PIB-real (expandiéndose solo un 1.5% anual en lo corrido del año a septiembre de 2017 vs. 2.1% un año atrás). Ello se explica en parte por el rezago del país en materia de infraestructura de transporte. En efecto, tal como se referenció en el capítulo del sector de infraestructura, las mediciones internacionales muestran que, en una escala de 1 (mala) a 7 (óptima), Colombia reporta bajas calificaciones en la calidad de su infraestructura de transporte, con una calificación de 3.1 (sobre 7), ubicándose por debajo del promedio mundial (4.2) y del promedio de América Latina (3.9), ver cuadro 1.

GRAFICA N° 02 – Dinamica del sector de trasnporte



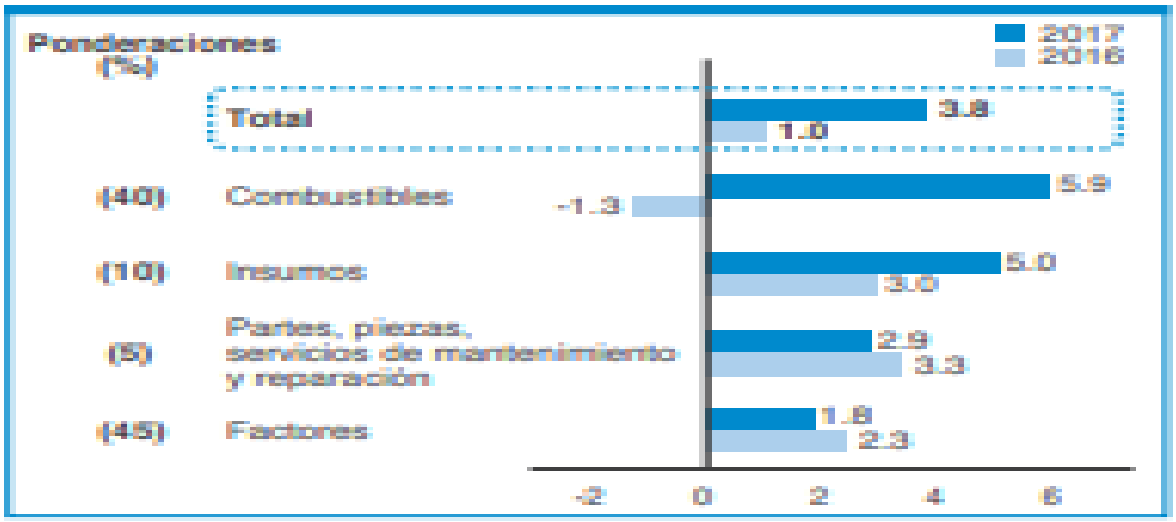
Fuente: cálculos Anif con base en Dane.

Movimiento de carga por vía terrestre El 73% de la carga nacional y el 3% del comercio exterior se transportan por modo vial. Allí, los bienes movilizados corresponden en su mayoría a productos del sector manufacturero, bienes agroindustriales, agrícolas y mineros. Sin embargo, durante el año corrido a septiembre de 2017 estos sectores han mostrado pobres desempeños, en particular, el sector industrial se contrajo a una tasa del -1.2% (vs. +3.6% en 2016); y el comercio se desaceleró hacia el 0.7% (vs. 1.8%), esto lleva a una disminución en la carga movilizada por carretera. Por su parte, el modo férreo moviliza el 20% de la carga nacional, en su mayoría carbón. De esta forma, su desempeño estuvo afectado por la disminución en la producción de carbón del -4.8% durante enero-septiembre de 2017 (vs. +3.5% un año atrás).

Adicionalmente, la dinámica del transporte terrestre de carga se vio afectada por los incrementos en los costos de movilización del modo vial. Allí, el Índice de Costos de Transporte de Carga por Carretera (ICTCC) registró una inflación del 3.8% en el año corrido con corte a octubre de 2017 (vs. 1% un

año atrás), ver gráfico 53. Dentro de la canasta, el combustible tuvo el mayor aumento en el precio, con una variación del +5.9% (vs. -1.3% en 2016). Este aumento va en línea con el aumento del precio de la gasolina en un +9% en el año 2017 (vs. -2.6% en 2016) y el ACPM (+6.9% vs. -4.5%). Le siguió el aumento en el precio de los insumos, que registraron una inflación del 5% en lo corrido a octubre (vs. 3% un año atrás), por cuenta del aumento en el precio de las llantas (5.7% vs. 2.7%) y de los servicios de estación, lubricantes y filtros (4.1% vs. 3.6%).

GRAFICA N° 03 – ICTCC por sectores.



Fuente: cálculos Anif con base en Dane.

Las partes, piezas y servicios de mantenimiento, así como los "factores" tuvieron una inflación menor frente al año anterior. Así, las partes crecieron al 2.9% en el año corrido a octubre de 2017 (vs. 3.3% en 2016). Y, los "factores" se desaceleraron hacia el 1.8% (vs. 2.3%), por cuenta de la caída en los precios del costo de vehículos y su apalancamiento (-4.7% vs.-2.3%), que no logró ser contrarrestado por el aumento en el precio de los impuestos, seguros y mano de obra (3.1% vs. 3%) y peajes (6.5% vs. 6.2%). Según el último Informe Nacional de Competitividad 2017-2018, los altos costos del transporte de carga son la principal barrera que impacta la logística, además de la falta de zonas de cargue y descargue adecuadas.

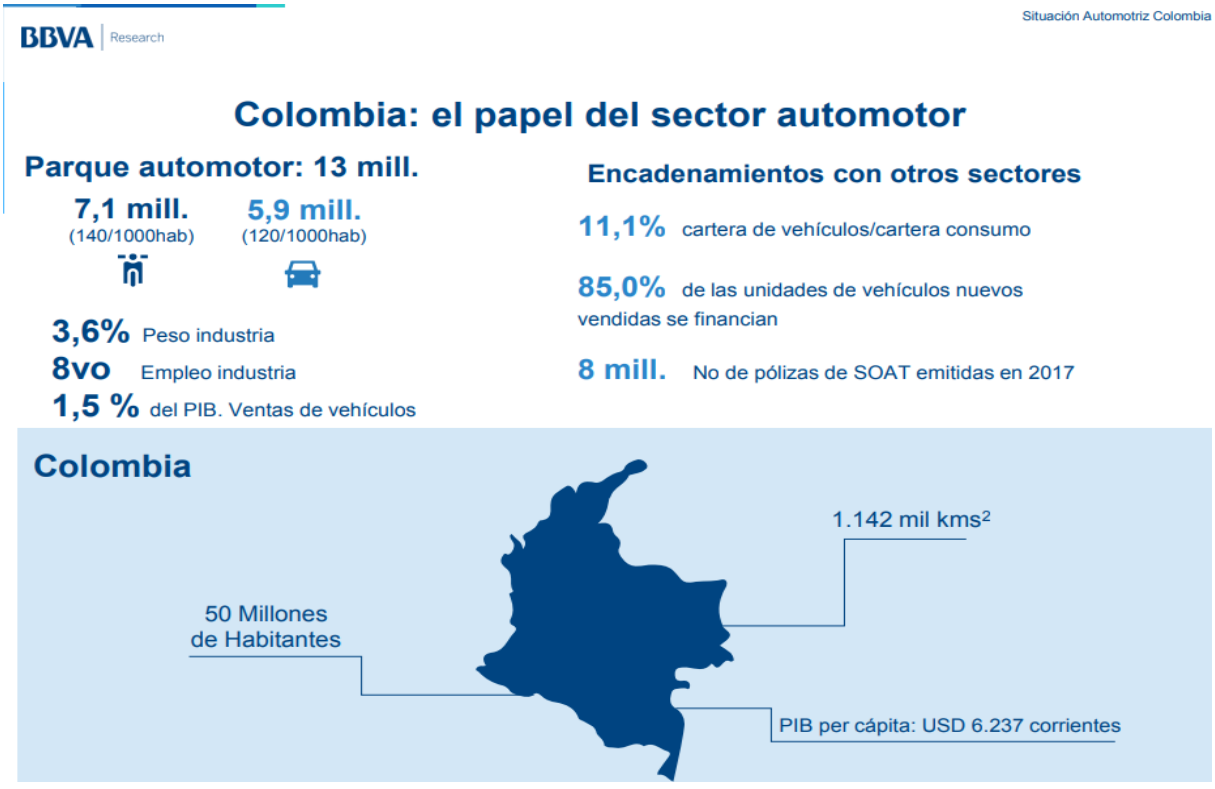
Sin mencionar que el país registra la edad promedio de su parque motor más vieja de la región, después de Nicaragua. Dicha edad promedio llega a 21 años, lejos de los 10 años de Chile y del rango 14-15 años de América Latina. Además, la productividad del sector es baja, en parte, como consecuencia de la alta informalidad del transporte de carga por carretera, en donde se estima que cerca de 2.000 de las 2.400 empresas registradas son informales y solo el 25% de los conductores se encuentra formalizado.

1.3. PERSPECTIVAS

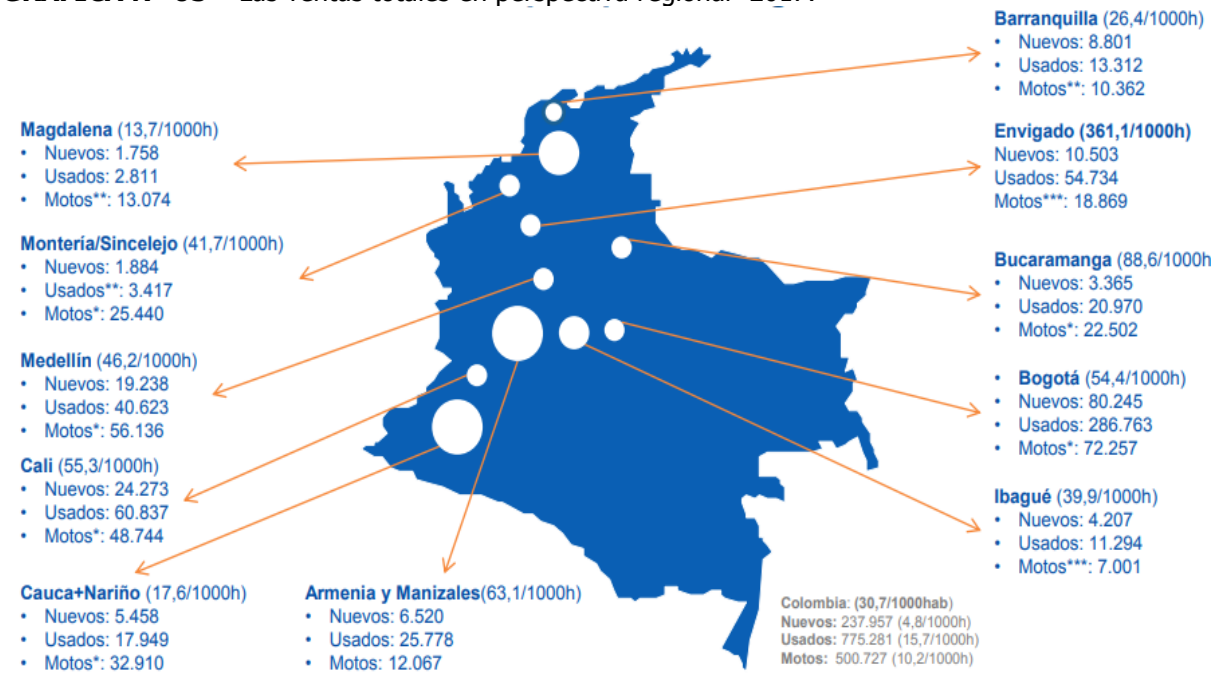
Para 2017, Anif proyecta que el PIB-real del sector transporte logre crecimientos de solo el +0.5% (vs. -0.1% un año atrás). Allí, el desempeño del transporte terrestre se vería favorecido levemente por la eventual recuperación de sectores como el agro (expandiéndose un 5.7% en 2017 vs. 0.5% de 2016), dinamizando la movilización de carga. Sin embargo, se prevé una disminución en la dinámica del transporte intermunicipal de pasajeros, por cuenta de la desaceleración local (vía menor consumo de los hogares). En el frente del transporte aéreo, se tendrán las afectaciones del paro de pilotos de Avianca por 51 días (iniciado el 20 de septiembre). Allí terminaron afectados cerca de 420.000 usuarios, con pérdidas diarias para la compañía de más de US$2 millones, reportándose pérdidas para el sector de agencias de viaje de unos US$50 millones, según cifras de la Asociación Colombiana de Agencias de Viajes y Turismo. Finalmente, el desempeño del transporte acuático (incluyendo las actividades complementarias) dependerá en gran medida de la recuperación del comercio exterior, el cual mostró una desaceleración en términos de volúmenes durante enero a septiembre de presente año.

Fuente: Banco de la Republica.

GRAFICA N° 04 – El papel del sector automotor en Colombia.

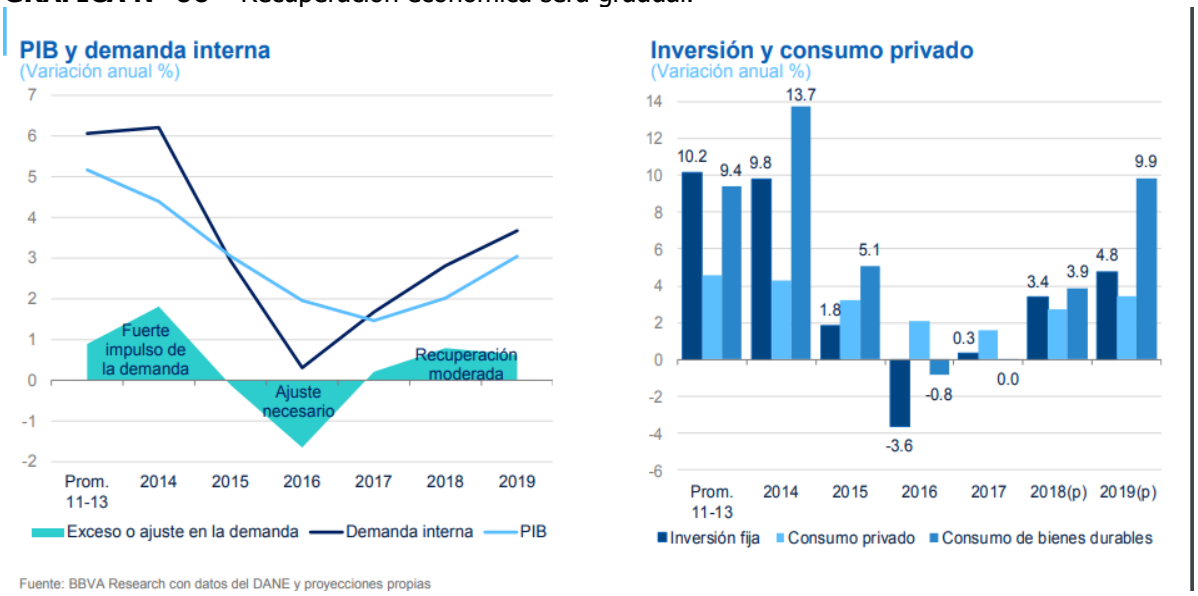


GRAFICA N° 05 – Las ventas totales en perspectiva regional -2017.



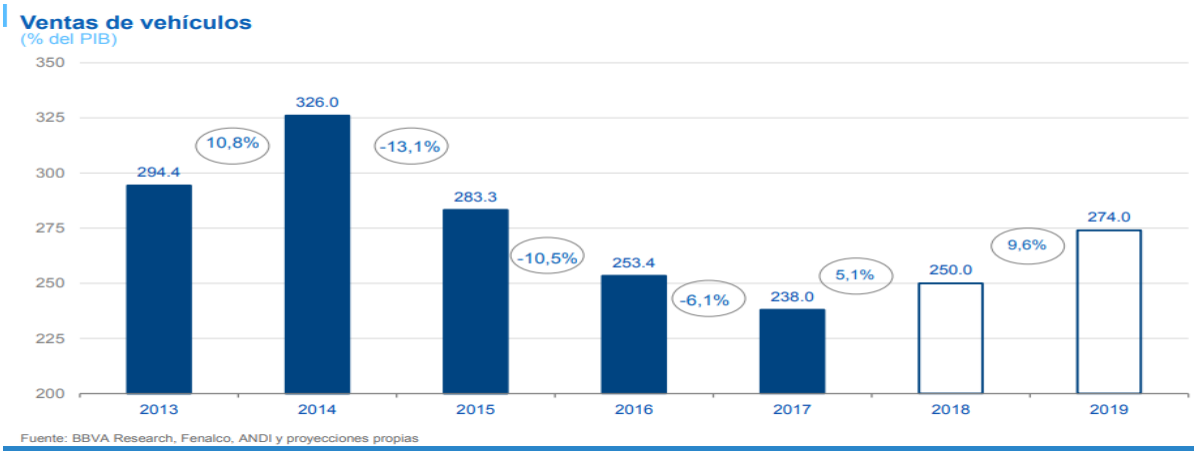
Fuente: BBVA Research con datos de Fenalco y ANDI, ANDEMOS.*Corresponde a Fenalco. **Fuente Andemos y corresponde al departamento. ***Andemos

GRAFICA N° 06 – Recuperacion economica sera gradual.



Fuente: BBVA Research con datos del DANE y proyecciones propias

GRAFICA N° 07 – Las ventas de vehiculos nuevos crecerán en 2018, icremento que se consolida en 2019.



1.4. SITUACION AUTOMOTRIZ EN COLOMBIA – 2018.

- Existe un potencial de mercado amplio, con inversiones en infraestructura vial, con mejoras en seguridad y con los avances en renovación del parque automotor
- El sector automotor tocó fondo en 2017 con una caída de las ventas de vehículos y de motos nuevos de 6,1% y de 11,8%, respectivamente. En 2018 las ventas de vehículos y de motos nuevos crecerán: serán de 250 mil unidades y de 513 mil unidades, respectivamente. Para 2019 la recuperación se consolidará con unas ventas de 274 mil unidades y de 538 mil unidades, respectivamente
- El mercado de usados, ralentizará su dinámica ante el mejor desempeño de las ventas de vehículos nuevos
- Las variables macro económicas que explican la aceleración del sector a partir de 2018 son el aumento en los ingresos de las personas, las menores tasas de interés e inflación, la menor volatilidad de la tasa de cambio y la consolidación de las mejoras en confianza de los consumidores, que inició a finales de 2017. La feria del automóvil en Bogotá apoyará el crecimiento del sector en 2018. Además, el crecimiento en los precios de los vehículos se ha desacelerado, pasando de 5,7% en 2016 a -0,2% en 2017
- Los factores que impulsan las ventas se mantienen tanto en 2018 como en 2019. Sin embargo, en 2018 el crecimiento de las ventas se verá limitado por el mayor deterioro del mercado laboral dicho año
- Entre las variables que inciden en la tenencia de vehículos y motos por parte de los hogares están el nivel de ingresos, de riqueza, el género, la situación laboral del jefe de hogar, entre otros
- El sistema financiero ha actuado como amortiguador de la caída de los ingresos de la personas con una cartera de vehículos que ha crecido en los últimos años.

Fuente: Este informe ha sido elaborado por la Unidad de Colombia - BBVA-Research

1.5. **ASPECTO REGULATORIO**

* Código Nacional de Tránsito
* Decreto 173 de 2001
* Ley 105 de 1993
* Ley 336 de 1996
* Ley 769 de 2002 – art. 72
* Resolución 17777 de 2002 – art. 131, literal B – código 25
* Circular externa 10 de 2001
* Resolución 0910 del 5 de Julio de 2008
* Decreto 2909 de 2013
* Ley 1607 del 26 de Diciembre de 2012
* Resolución 180398 del 30 de Agosto de 2013
* NTC 3729
* Resolución 323 de 1999
* Proyecto de ACUERDO No. 042 DE 2007 - "Por el cual se establecen como requisito para dará traslado de los vehículos inmovilizados por medio de una grúa el registro visual del estado del vehículo dentro de la jurisdicción del Distrito Capital"
* Resolución 062 de 2018 Secretaría Distrital de Movilidad

1.5.1. NUEVO MODELO DE PARAQUEADEROS Y GRÚAS PARA VEHICULOS INMOVILIZADOS EN BOGOTÁ.

- Bogotá contará con 120 grúas para la inmovilización de los vehículos. Estas serán monitoreadas por GPS y dotadas con cámaras que registrarán la operación.
- El parqueadero autorizado cuenta con más de 46.000 m2 y se ubica en la Transversal 93 # 53 – 35, localidad de Engativá.
- Los ciudadanos serán notificados de la inmovilización del vehículo a través de un mensaje de texto.
- Las tarifas tendrán un ajuste con el propósito de incentivar al ciudadano para que retire el vehículo en los tres primeros días de la inmovilización.

Con la entrada en vigencia desde el 1 de abril del nuevo modelo de parqueaderos y grúas para vehículos inmovilizados, diseñado por el Gobierno de Enrique Peñalosa, los ciudadanos contarán con un servicio moderno, de calidad y más eficiente.

A partir de esa fecha, los vehículos particulares y públicos que sean inmovilizados serán trasladados hacia el nuevo parqueadero autorizado, con más de 46.000 m2, ubicado en la al menos el 10% de los cupos cuentan con condiciones de protección de la intemperie para el cuidado de los automotores.

Las motocicletas y los carros particulares que sean inmovilizados antes de esta fecha (1 de abril), serán trasladados al parqueadero que opera en la transversal 93 # 53-02 de Álamos, en tanto que los de servicio público serán conducidos al parqueadero de Fontibón, en la calle 17 # 90-09.

Los vehículos que estén inmersos en algún siniestro con personas lesionadas o fallecidas, seguirán siendo trasladados al parqueadero transitorio ubicado en la Avenida calle 63 # 94 – 51.

Uno de los predios adquiridos por la Secretaría de Movilidad será destinado para la implementación del patio transitorio para los vehículos que hayan estado inmersos en algún siniestro con personas lesionadas o fallecidas, quedarán a orden de la Fiscalía en el parqueadero transitorio ubicado en la Avenida calle 63 # 94 – 51. Los otros predios serán destinados para los vehículos que en su momento fueron inmovilizados por incumplir con las normas de tránsito y que a la fecha no han sido reclamados por los ciudadanos.

Es importante recordar que con el nuevo modelo la Secretaría Distrital de Movilidad liberará progresivamente los predios que actualmente hacen parte del trazado de la ALO en el sector de Álamos.

1.5.2. **BENEFICIOS DEL NUEVO MODELO QUE OPERARÁ A PARTIR DEL 1° DE ABRIL.**

El nuevo modelo se caracteriza por ofrecerles a los ciudadanos un sistema moderno y con una serie de beneficios como los siguientes:

- De las 120 grúas con las que se contará para prestar el servicio de inmovilización, el 51% será flota nueva y tres grúas tendrán un sistema de izaje lateral. Estos cambios se verán en su totalidad antes de finalizar el primer año de la concesión.
- Cada grúa estará dotada con 3 cámaras que registrarán en tiempo real los procesos, y éstas a su vez serán monitoreadas por GPS desde un centro de control.
- Los ciudadanos recibirán una notificación de la inmovilización por mensaje de texto o correo electrónico, y podrán consultar a través de la página web www.movilidadbogota.gov.co el estado de su inmovilización y la liquidación del pago. Se les recomienda a todos los propietarios de vehículos y conductores, que actualicen sus datos personales en uno de los 18 puntos de atención que tiene el SIM (Servicios Integrales para la Movilidad) en Bogotá, concesión de la Secretaría Distrital de Movilidad.
- Los ciudadanos tendrán más opciones para realizar el pago de estos servicios: en efectivo, tarjeta crédito y débito en el SuperCade Movilidad y en la red de oficinas del Banco de Occidente, así como en línea las 24 horas del día.
- Los ciudadanos podrán retirar el vehículo durante las 24 horas en el nuevo parqueadero, una vez cuenten con la autorización de salida expedida por la Autoridad de Tránsito en el SuperCADE de Movilidad.

La Secretaría Distrital de Movilidad dispuso dentro del nuevo modelo de parqueaderos y grúas para la inmovilización de vehículos particulares y públicos, un ajuste en las tarifas con el cual se pretende incentivar al ciudadano para que retire el vehículo en los tres primeros días de la inmovilización, mejorando así la rotación y el servicio.

Con la nueva concesión la tarifa de parqueaderos se redujo favoreciendo a los motociclistas, es decir, anteriormente pagaban por el primer día $44.300 y ahora deberán pagar solo $24.300, de esta manera se busca que los ciudadanos retiren sus vehículos en el menor tiempo posible.

1.6. GRÚAS DE INMOVILIZACION DE VEHICULOS Y MOTOS

GRAFICA N° 08 – Foto vehiculos destinados para grúas.



3 cámaras que registran en tiempo real los procesos y que a su vez son monitoreadas por GPS desde un centro de control de la Secretaría de Movilidad, son los equipos con los que contarán las nuevas 120 grúas con las que se modernizará el modelo de parqueaderos y grúas del Distrito.

Según la Secretaría de Movilidad, la nueva flota ofrecerá a los ciudadanos un servicio más eficiente y con más garantías al momento de inmovilizar el vehículo.

Además, dispondrá de un espacio de más de 46.000 m2 donde son llevados los carros y motos inmovilizados.

Desde 1 de abril, cuando comenzó el nuevo modelo de parqueadero y grúas, la Secretaría de Movilidad ha registrado 37.880 entradas a parqueaderos de vehículos inmovilizados por infracción a las normas de tránsito y transporte.

Como parte del nuevo modelo, se redujo la tarifa de parqueaderos. Esta medida favorece especialmente a los motociclistas, quienes anteriormente pagaban $44.300 por el primer día que pasaba inmovilizado su vehículo y ahora pagan solo $24.300. Con esto el Distrito busca incentivar a la ciudadanía a retirar sus vehículos en el menor tiempo posible.

Por ejemplo, en el caso de los automóviles, a la fecha permanecen inmovilizados 2.930 (7,74%), por lo que la entidad hace un llamado a la ciudadanía para que realice el trámite de retiro de sus vehículos. El tiempo de permanencia promedio de 3.5 días por vehículo.

Gracias a los beneficios del nuevo modelo de servicio de parqueaderos y grúas en Bogotá como la extensión del horario a 24 horas, se ha podido establecer que, de las 34.950 salidas registradas, el 42,35% de los vehículos (14.803) salen entre las 6:00 p.m. a 12:00 p.m., es decir, que ahora se ofrece a los usuarios un servicio más eficaz y oportuno, ya que el ciudadano puede agilizar su trámite de salida ahorrando un día de parqueadero.

#Atención [Comunicado]: Se moderniza más del 50 % de la flota de grúas en Bogotá https://t.co/bVsZLSzsJd #MovilidadMeInforma pic.twitter.com/PGiHCu7cgd
— Movilidad Bogotá (@SectorMovilidad) 19 de septiembre de 2018

1.6.1. **¿De qué se trata el nuevo modelo de parqueaderos y grúas?**

La Secretaría Distrital de Movilidad les recuerda a los ciudadanos algunos de los beneficios que ofrece el nuevo modelo:

Los ciudadanos son notificados de la inmovilización por mensaje de texto o correo electrónico solo para la infracción C02 (vehículos abandonados en vía), y podrán consultar a través de la página web www.movilidadbogota.gov.co el estado de su inmovilización y la liquidación del pago.

Para que sean informados de la inmovilización de manera oportuna, se les recomienda a todos los propietarios de vehículos actualizar sus datos personales en uno de los 12 puntos de atención que tiene el SIM (Servicios Integrales para la Movilidad) en Bogotá, concesión de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Los ciudadanos pueden realizar el pago de parqueaderos y grúas en efectivo, tarjeta crédito y débito en el SuperCADE Movilidad ubicado en la Calle 13 N. 37 – 35, en la red de oficinas del Banco de Occidente, y en línea durante las 24 horas del día a través de la página web www.movilidadbogota.gov.co utilizando el botón de pagos PSE.
Fuente: Secretaria de Movilidad - mggiraldo – 19/09/2018.

1.6.2. **Nuevas tarifas de comparendos, patios y grúas para el 2019**

Desde el 1 de enero de este año comenzaron a regir las nuevas tarifas de comparendos, patios y grúas. El incremento será de un 6 % de acuerdo con el incremento al salario mínimo acordado.

A continuación le mostramos los incrementos en los diferentes servicios.

1.6.3. SERVICIO DE GRUAS

Tabla N° 01 – Valores servicios de grúas

Tipo de Vehiculo	Valor Grúa
Motos y similares	$116.000
Livianos	$127.000
Medianos	$193.300
Pesados	$ 284.400

1.6.4. Algunas empresas que prestan servicio de grúas en Bogotá.

Grúas Bogota	Kennedy Grúas	Bogota Centro grúas
Bogota Bosa grúas.	Grúas la Sexta.	Engativá Grúas
Fontibón servicio grúas	Grúas Soacha.	

1.6.5. COLFECAR PROPONE PRIVATIZAR EL PROGRAMA DE CHATARRIZACION.

El gremio le envió un documento al Min Transporte en el que plantea la creación de una entidad que administre el proyecto.

La Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística (Colfecar) le propuso al Gobierno que el plan de renovación de camiones, que actualmente se está rediseñando, sea manejado por una entidad privada y que, además, se incluyan unas líneas de financiación para los empresarios del sector.

De acuerdo con Colfecar, una de las mejores alternativas para que se cumpla la meta de chatarrizar 10.000 camiones al año, superiores a los 4.000 que se habían propuesto previamente, es que se privatice el programa conocido como 'el 1 a 1', indicó el gremio a Portafolio. De acuerdo con el presidente ejecutivo de esa organización, Juan Carlos Rodríguez, esto se lograría a través de la creación de una entidad que sea independiente del Ministerio de Transporte y de una bolsa de transporte que permita estimular el programa con recursos manejados a través de un banco de segundo piso, como Bancóldex.

El dirigente gremial agregó que, tal como está actualmente el manejo del programa de reposición, solo se puede hablar de un esquema de trámite, en el cual el transportador postula su vehículo y el Ministerio le da curso a dichos documentos. Sin embargo, cuenta Rodríguez, que la entidad tiene un número muy limitado de funcionarios, los cuales no darían abasto para atender la demanda propuesta.

"Si no se han cumplido las metas fijadas desde la puesta en marcha de este programa, que eran de 4.000 vehículos por año, será más difícil que se consiga el objetivo de 10.000 automotores con las limitantes que ha demostrado el Ministerio para lograr tal propósito", sostuvo Rodríguez.

De igual manera, el presidente de Colfecar manifestó que en el documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes), el cual definirá el futuro del programa '1 a 1' y que se expediría en enero próximo, es clave que se les dé algunos beneficios a los propietarios. "Se deberá contar con estímulos como el IVA, dándoles la posibilidad a los dueños de que puedan ingresar al mercado tres vehículos al año, y que en algunos casos, por razones financieras, podrían comprárselos a las empresas que les venderían los automotores con siete años de antigüedad".

En ese sentido, Rodríguez agregó que si se tiene en cuenta que la vida útil de los camiones es de unos 20 años, los compradores de esos automotores tendrían la posibilidad de tener la habilitación de 13 años más.

1.6.6. FORMALIZACIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE.

Teniendo en cuenta que la ministra de Transporte, Ángela María Orozco, hace unos meses anunció que se haría un rediseño del programa de reposición, en línea con el acuerdo al que llegó con autoridades de Estados Unidos, gremios como Colfecar, Defencarga y Fedetranscol, le enviaron un documento a la titular de la cartera de Transporte, en el que le plantean la necesidad de impulsar la formalidad del sector.

Según la misiva, para lograr eso se debería estudiar la adopción de condiciones para el ingreso de vehículos al servicio público de carga, contemplando tanto a los empresarios como a los pequeños propietarios.

De acuerdo con Rodríguez, este esquema deberá tener dos dimensiones: una orientada a los equipos viejos que deben ser reemplazados por vehículos nuevos de manera transicional, y la segunda tiene que ver con los equipos que ingresarán al mercado como nuevos.

De esa manera, lo que proponen los gremios del sector es que en el proceso de modernización de la flota se debería contar con una serie de requisitos como el certificado de inscripción en el registro mercantil, tradición en el sector, antecedentes de formalidad laboral, vinculación a la seguridad social y pensiones, antecedentes de formalidad tributaria y fiscal, entre otros, lo que permitiría formalizar al sector.

En cuanto a los motivos del ingreso de los vehículos al país, los transportadores proponen que se puedan categorizar como por reposición, incremento o importación temporal. De ese mismo modo, la permanencia de los equipos en el servicio público podría determinarse con la introducción del criterio de la vida útil y el examen del estado técnico-mecánico de cada vehículo. De hecho, Colfecar ha manifestado en varios escenarios la importancia de que el Ministerio de Transporte realice un estudio técnico que permita determinar la vida útil de los vehículos basada en criterios técnicos como los kilómetros a recorrer, la obsolescencia tecnológica y la depreciación del equipo.

"Es importante tener en cuenta que esta salida paulatina de vehículos debe seguir estando acompañada de los incentivos económicos propuestos en el programa de desintegración física vehicular", señaló Rodríguez.

Así mismo, planteó que los vehículos nuevos, independientemente del modelo que ingrese al mercado, ya deben tener una vida útil definida. "Para cumplir dicho propósito, corresponde al Ministerio de Transporte, como ente competente, regular la forma en que pueden incorporarse y el periodo de permanencia ya sea en las modalidades de ingreso por incremento o reposición", aseveró el presidente de Colfecar.

Con esta propuesta, la expectativa del gremio es que el Gobierno tome en cuenta sus apreciaciones, con el fin de acelerar el programa de reposición, que solo ha logrado reponer 32.000 vehículos y se calcula que faltan más de 60.000.

1.6.7. RADIOGRAFÍA DE LOS VEHÍCULOS DE CARGA EN EL PAÍS.

Actualmente, según cifras de Colfecar, el parque automotor de carga tiene 372.714 de vehículos.

Esta cifra está constituida principalmente por camiones, con una participación del 72%, que son 268.414 automotores, seguido de tracto camiones. Adicionalmente, el grupo de volquetas tiene una participación de 12,9% y reúne a 48.406 vehículos.

Cabe precisar que los automotores de servicio público corresponden al 73,1% del total del parque de transporte en el país, es decir 272.582 equipos.

Seguido de esos se encuentran los vehículos de servicio particular, cuya participación es del 23,4%.

Teniendo en cuenta ese panorama, Colfecar aseveró que la renovación de la flota de servicio público va a un ritmo lento, pues 61.536 camiones y tracto camiones tienen más de 20 años, el 25,6%. Por su parte, los que tienen una edad de 5 a 20 años representan el 58,97% y los de menos de 5 años son el 15,43%.

POR: PORTAFOLIO - DICIEMBRE 18 DE 2018.

GRAFICA N° 09 – Indicadores – Tercer trimestre 2018 a Enero 25 de 2019.

A continuación se presenta tabla N° 09 de los indicadores correspondientes a registros del tercer trimestre de 2018 y enero 25 de 2019, tomados de la página del DANE, así:
Tabla N° 02 – Indicadores Financieros – Dane.



2. PRODUCTO INTERNO BRUTO (PIB) – TERCER TRIMESTRE DE 2018

2.1. PIB DESDE EL ENFOQUE DE LA PRODUCCIÓN

Resultados generales de las series encadenadas de volumen con año de referencia 2015 En el tercer trimestre de 2018, el Producto Interno Bruto, en su serie original, creció 2,7% respecto al mismo periodo de 2017.

GRAFICA N° 10 – Tasa de crecimiento anual del PIB 2018 – 2017.



Fuente: DANE, DSCN
pr: cifras preliminares
p: provisional

2.2. PIB DESDE EL ENFOQUE DE LA PRODUCCIÓN Y OFERTA

Resultados generales de las series encadenadas de volumen con año de referencia 2015 En el tercer trimestre de 2018, el Producto Interno Bruto, en su serie original, creció 2,7% respecto al mismo periodo de 2017. Las actividades que más contribuyeron a esta dinámica fueron:

• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y servicios sociales que creció 4,5% (contribuye 0,6 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 que creció 2,6% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

• Industrias manufactureras que creció 2,9% (contribuye 0,3 puntos porcentuales a la variación anual). Durante lo corrido de 2018, el crecimiento del Producto Interno Bruto fue de 2,5%, respecto al mismo periodo del año anterior. Las actividades que explican este comportamiento son:

• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y servicios sociales creció 5,2%.

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida creció 3,1%.

• Industrias manufactureras que creció 1,5%. Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto, en su serie corregida de efecto estacional y calendario, creció 0,2%. Esta variación se explica por la siguiente dinámica:

• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y servicios sociales creció 1,2%. 4 Boletín técnico Producto Interno Bruto (PIB) Tercer trimestre 2018

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida creció 0,7%.

• Industrias manufactureras que creció 1,1%.

Tabla 03. Tasas de crecimiento en volumen1 del PIB y el valor agregado por actividad económica 2018pr – Tercer trimestre.

Actividad económica	Tasas de crecimiento		
	Serie original		Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2018pr - III / 2017pr - III	2018pr / 2017pr	2018pr - III / 2018pr - II
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	0,1	2,7	-1,6
Explotación de minas y canteras	1,0	-1,8	3,3
Industrias manufactureras	2,9	1,5	1,1
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	3,0	2,1	1,4
Construcción	1,8	-2,5	6,5
Comercio al por mayor y al por menor[3]	2,6	3,1	0,7
Información y comunicaciones	3,7	2,7	-0,2
Actividades financieras y de seguros	1,7	3,1	-0,4
Actividades inmobiliarias	2,1	2,2	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	3,6	4,8	-2,1
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	4,5	5,2	1,2
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	1,0	2,3	-1,4
Total Valor agregado	2,6	2,4	0,0
Total Impuestos - subvenciones	3,4	3,6	-0,3
PRODUCTO INTERNO BRUTO	**2,7**	**2,5**	**0,2**

Fuente: DANE, DSCN
pr: cifra preliminar.
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[2]Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental.
[3]Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida.
[4]Actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades de servicios administrativos y de apoyo.
[5]Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales.
[6]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.

Tabla 04. Dinámica de principales actividades que contribuyen al crecimiento – 2018 – Tercer trimestre.

	2017				2017	2018			Partici-pación 2018 III	Contri-bución 2018 III
	I	II	III	IV		I	II	III		
Industrias manufactureras	**0.0**	**-4.4**	**-1.4**	**-2.0**	**-2.0**	**-2.1**	**3.6**	**2.9**	13.5%	0.4 p.p.
Elaboración de productos alimenticios; elaboración de bebidas; elaboración de productos de tabaco	-0.8	-1.3	2.3	0.4	0.2	2.0	6.2	**2.3**		
Fabricación de productos de la refinación del petróleo; fabricación de sustancias y productos químicos	2.6	-2.0	0.1	0.4	0.2	-2.1	1.9	**2.7**		
Fabricación de productos metalúrgicos básicos	**-4.6**	**-10.1**	**-9.9**	**-7.6**	**-8.1**	**-10.0**	**0.4**	**7.3**		

p: provisional; pr: preliminar
Fuente: DANE - Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales

Tabla 05. Valor agregado por actividad económica – Serie original – Tasa de crecimiento anual – 2018 – Tercer trimestre.

Actividad económica	Serie original Tasa de crecimiento anual 2018pr- III / 2017pr- III	2017pr- III / 2016pr- III
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	0,1	5,7
Explotación de minas y canteras	1,0	-4,3
Industrias manufactureras	2,9	-1,4
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondic.	3,0	1,6
Construcción	1,8	-3,9
Comercio al por mayor y al por menor, transporte, alojamiento y servicios de comida	2,6	2,6
Información y comunicaciones	3,7	-3,1
Actividades financieras y de seguros	1,7	5,9
Actividades inmobiliarias	2,1	2,7
Actividades profesionales, científicas y técnicas	3,6	2,1
Administración pública y defensa, educación y salud	4,5	4,0
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios	1,0	0,0

pr: preliminar

Fuente: DANE - Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales

Tabla 06. Participación por componentes de gasto sobre el PIB 2015 – Serie Original – 2017 – 2018 - Tercer trimestre.

Componentes del gasto	Serie original Tasa de crecimiento anual 2018pr- III / 2017pr- III	2017pr- III / 2016p- III	Participación* %
Gasto de consumo final[1]	3,5	3,2	83,3
Formación bruta de capital[2]	2,6	4,8	23,8
Exportaciones	1,2	3,2	-7,1**
Importaciones	5,1	0,9	
PRODUCTO INTERNO BRUTO	2,7	1,7	100

* La participación es calculada a partir de los datos corrientes.
** Hace referencia a la participación del saldo neto de comercio exterior (exportaciones menos importaciones).
[1]El gasto en consumo final incluye el gasto de consumo final individual de los hogares; gasto de consumo final de las instituciones sin fines de lucro que sirven a los hogares y gasto de consumo final del gobierno general.
[2]La formación bruta de capital incluye la formación bruta de capital fijo, la variación de existencias y la adquisición menos disposición de objetos valiosos.
pr: preliminar

Fuente: DANE - Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales

Tabla 07. Tasa de crecimiento anual - Serie Original y corregida de efecto estacional y calendario por componentes del gasto - 2017 – 2018 - Tercer trimestre.

Componentes del gasto	Serie original Tasa de crecimiento anual 2018pr- III / 2017pr- III	2017pr- III / 2016p- III	Participación* %
Gasto de consumo final[1]	3,5	3,2	83,3
Formación bruta de capital[2]	2,6	4,8	23,8
Exportaciones	1,2	3,2	-7,1**
Importaciones	5,1	0,9	
PRODUCTO INTERNO BRUTO	2,7	1,7	100

* La participación es calculada a partir de los datos corrientes.
** Hace referencia a la participación del saldo neto de comercio exterior (exportaciones menos importaciones).
[1]El gasto en consumo final incluye el gasto de consumo final individual de los hogares; gasto de consumo final de las instituciones sin fines de lucro que sirven a los hogares y gasto de consumo final del gobierno general.
[2]La formación bruta de capital incluye la formación bruta de capital fijo, la variación de existencias y la adquisición menos disposición de objetos valiosos.
pr: preliminar

Fuente: DANE - Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales

Tabla 08. Tasa de crecimiento anual por componentes del gasto - 2017 – 2018 – Serie original - Tercer trimestre – Resumen.

Componentes del gasto	Serie original				
	2018pr- III / 2017pr- III	2018pr- II / 2017pr- II	Año 2017	2017pr- III / 2016p- III	2017pr- II / 2016p- II
Gasto de consumo final[1]	3,5	3,4	2,2	3,2	2,2
Formación bruta de capital[2]	2,6	3,4	0,6	4,8	-2,5
Exportaciones	1,2	3,0	-0,7	3,2	2,9
Importaciones	5,1	5,7	0,3	0,9	4,1
PRODUCTO INTERNO BRUTO	2,7	2,8	1,8	1,7	1,7

[1]El gasto en consumo final incluye el gasto de consumo final individual de los hogares; gasto de consumo final de las instituciones sin fines de lucro que sirven a los hogares y gasto de consumo final del gobierno general.
[2]La formación bruta de capital incluye la formación bruta de capital fijo, la variación de existencias y la adquisición menos disposición de objetos valiosos.
pr: preliminar
Fuente: DANE - Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales

2.3. Valor agregado bruto por actividades económicas, series encadenadas de volumen con año de referencia 2015

2.3.1. Industrias manufactureras

En su serie original, el valor agregado de las industrias manufactureras en el tercer trimestre creció 2,9%, comparado con el mismo periodo del año anterior. Este comportamiento es explicado por la dinámica del valor agregado de las siguientes actividades (Ver tabla 10):

• Fabricación de productos metalúrgicos básicos; fabricación de productos elaborados de metal, excepto maquinaria y equipo; fabricación de aparatos y equipo eléctrico; fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos; fabricación de maquinaria y equipo n.c.p.; fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques; fabricación de otros tipos de equipo de transporte; instalación, mantenimiento y reparación especializado de maquinaria y equipo creció 7,3%.

• Fabricación de muebles, colchones y somieres; otras industrias manufactureras creció 3,7%.

• Coquización, fabricación de productos de la refinación del petróleo y actividad de mezcla de combustibles; fabricación de sustancias y productos químicos; fabricación de productos farmacéuticos, sustancias químicas medicinales y productos botánicos de uso farmacéutico; fabricación de productos de caucho y de plástico; fabricación de otros productos minerales no metálicos creció 2,7%.

• Elaboración de productos alimenticios; elaboración de bebidas; y elaboración de productos de tabaco creció 2,3%.

• Fabricación de productos textiles; confección de prendas de vestir; curtido y recurtido de cueros; fabricación de calzado; fabricación de artículos de viaje, maletas, bolso de mano y artículos similares; y fabricación de artículos de talabartería y guarnicionería; y adobo y teñido de pieles creció 0,6%.

• Transformación de la madera y fabricación de productos de madera y de corcho, excepto muebles; fabricación de artículos de cestería y espartería; fabricación de papel, cartón y productos de papel y cartón; actividades de impresión; y producción de copias a partir de grabaciones originales decreció

0,6%. Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el valor agregado de las industrias manufactureras creció 1,1% en su serie corregida de efecto estacional y calendario. Este comportamiento es explicado por la dinámica del valor agregado de las siguientes actividades:

• Fabricación de productos metalúrgicos básicos; fabricación de productos elaborados de metal, excepto maquinaria y equipo; fabricación de aparatos y equipo eléctrico; fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos; fabricación de maquinaria y equipo n.c.p.; fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques; fabricación de otros tipos de equipo de transporte; instalación, mantenimiento y reparación especializado de maquinaria y equipo creció 4,5%.

• Fabricación de productos textiles; confección de prendas de vestir; curtido y recurtido de cueros; fabricación de calzado; fabricación de artículos de viaje, maletas, bolso de mano y artículos similares; y fabricación de artículos de talabartería y guarnicionería; y adobo y teñido de pieles creció 1,5%.

• Coquización, fabricación de productos de la refinación del petróleo y actividad de mezcla de combustibles; fabricación de sustancias y productos químicos; fabricación de productos farmacéuticos, sustancias químicas medicinales y productos botánicos de uso farmacéutico; fabricación de productos de caucho y de plástico; fabricación de otros productos minerales no metálicos creció 1,0%.

• Fabricación de muebles, colchones y somieres; otras industrias manufactureras decreció 0,4%.

• Transformación de la madera y fabricación de productos de madera y de corcho, excepto muebles; fabricación de artículos de cestería y espartería; fabricación de papel, cartón y productos de papel y cartón; actividades de impresión; y producción de copias a partir de grabaciones originales decreció 0,3%.

• Elaboración de productos alimenticios; elaboración de bebidas; y elaboración de productos de tabaco decreció 0,2%.

Tabla 09. Tasas de crecimiento en volumen1 de industrias manufactureras 2018pr – Tercer trimestre.

Actividad económica	Tasas de crecimiento		
	Serie original		Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2018pr - III / 2017pr - III	2018pr / 2017pr	2018pr - III / 2018pr - II
Elaboración de productos alimenticios[2]	2,3	3,5	-0,2
Fabricación de productos textiles[3]	0,6	-0,5	1,5
Transformación de la madera y fabricación de productos de madera y de corcho, excepto muebles[4]	-0,6	0,7	-0,3
Coquización, fabricación de productos de la refinación del petróleo y actividad de mezcla de combustibles[5]	2,7	0,9	1,0
Fabricación de productos metalúrgicos básicos[6]	7,3	-0,7	4,5
Fabricación de muebles, colchones y somieres; otras industrias manufactureras	3,7	5,2	-0,4
INDUSTRIAS MANUFACTURERAS	**2,9**	**1,5**	**1,1**

Fuente: DANE, DSCN
pr: cifra preliminar.
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[2]Elaboración de productos alimenticios; elaboración de bebidas; elaboración de productos de tabaco.
[3]Fabricación de productos textiles; confección de prendas de vestir; curtido y recurtido de cueros; fabricación de calzado; fabricación de artículos de viaje, maletas, bolsos de mano y artículos similares, y fabricación de artículos de talabartería y guarnicionería; adobo y teñido de pieles .
[4]Transformación de la madera y fabricación de productos de madera y de corcho, excepto muebles; fabricación de artículos de cestería y espartería; fabricación de papel, cartón y productos de papel y de cartón; actividades de impresión; producción de copias a partir de grabaciones originales.
[5]Coquización, fabricación de productos de la refinación del petróleo y actividad de mezcla de combustibles; fabricación de sustancias y productos químicos; fabricación de productos farmacéuticos, sustancias químicas medicinales y productos botánicos de uso farmacéutico; fabricación de productos de caucho y de plástico; fabricación de otros productos minerales no metálicos.
[6]Fabricación de productos metalúrgicos básicos; fabricación de productos elaborados de metal, excepto maquinaria y equipo; fabricación de aparatos y equipo eléctrico; fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos; fabricación de maquinaria y equipo n.c.p.; fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques; fabricación de otros tipos de equipo de transporte; instalación, mantenimiento y reparación especializado de maquinaria y equipo.

2.3.2. PIB DESDE EL ENFOQUE DEL GASTO

Resultados generales de las series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

En el tercer trimestre de 2018, el Producto Interno Bruto en su serie original creció 2,7% respecto al mismo periodo de 2017. Esta dinámica se explica por los siguientes crecimientos del componente del gasto (Ver tabla 11):

- Gasto en consumo final creció 3,5%.
- Formación bruta de capital creció 2,6%.
- Exportaciones crecieron 1,2%.
- Importaciones crecieron 5,1%. Durante lo corrido de 2018, el crecimiento del Producto Interno Bruto fue de 2,5%, respecto al mismo periodo del año anterior. Los componentes del gasto que explican este comportamiento son:
- Gasto en consumo final creció 3,2%.
- Formación bruta de capital creció 1,5%.
- Exportaciones crecieron 1,2%.
- Importaciones crecieron 3,2%. Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie corregida de efecto estacional y calendario creció 0,2%. Esta variación se explica por la siguiente dinámica:
- Gasto en consumo final creció 1,0%.
- Formación bruta de capital creció 3,2%.
- Exportaciones decrecieron 1,2%.
- Importaciones decrecieron 1,2%.

Tabla 10. Tasas de crecimiento en volumen1 de los componentes del gasto 2018pr – Tercer trimestre.

Componentes del gasto	Tasas de crecimiento		
	Serie original		Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2018pr - III / 2017pr - III	2018pr / 2017pr	2018pr - III / 2018pr - II
Gasto de consumo final[2]	3,5	3,2	1,0
Formación bruta de capital[3]	2,6	1,5	3,2
Exportaciones	1,2	1,2	-1,2
Importaciones	5,1	3,2	-1,2
PRODUCTO INTERNO BRUTO	**2,7**	**2,5**	**0,2**

Fuente: DANE, DSCN
pr: cifra preliminar.
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[2]El gasto en consumo final incluye el gasto de consumo final individual de los hogares; gasto de consumo final de las instituciones sin fines de lucro que sirven a los hogares y gasto de consumo final del gobierno general.
[3]La formación bruta de capital incluye la formación bruta de capital fijo, la variación de existencias y la adquisición menos disposición de objetos valiosos.

2.3.3. Componentes del gasto, series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

Gasto de consumo final13 En el tercer trimestre de 2018, el gasto de consumo final en su serie original creció 3,5% respecto al mismo periodo de 2017. Esta dinámica se explica por (Ver tabla 12):

• Gasto de consumo final individual de los hogares14 creció 3,2%.

• Gasto de consumo final del gobierno general creció 4,5%. Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el gasto de consumo final en su serie corregida de efecto estacional y calendario creció 1,0%. Esta variación se explica por la siguiente dinámica:

• Gasto de consumo final individual de los hogares creció 1,1%.

• Gasto de consumo final del gobierno general creció 0,6%

Tabla 11. Tasas de crecimiento en volumen1 del gasto de consumo final 2018pr – Tercer trimestre

Componentes del gasto de consumo final	Tasas de crecimiento		
	Serie original		Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2018pr - III / 2017pr - III	2018pr / 2017pr	2018pr - III / 2018pr - II
Gasto de consumo final individual de los hogares[2] [3]	3,2	2,6	1,1
Gasto de consumo final del gobierno general	4,5	5,5	0,6
GASTO DE CONSUMO FINAL	**3,5**	**3,2**	**1,0**

Fuente: DANE, DSCN
pr: cifra preliminar.
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[2]Incluye el gasto de consumo final de las instituciones sin fines de lucro que sirven a los hogares.
[3]Incluye las compras de bienes por residentes efectuadas en el exterior y excluye las de no residentes efectuadas en el territorio económico.

2.3.4. Formación bruta de capital

Durante el tercer trimestre del 2018, en su serie original, la formación bruta de capital creció 2,6% respecto al mismo periodo del año anterior. Respecto al trimestre inmediatamente anterior, la serie corregida de efecto estacional y calendario creció 3,2% (Ver tabla 13):

Tabla 12. Tasas de crecimiento en volumen1 de la formación bruta de capital 2018pr – Tercer trimestre.

Componente de la demanda	Tasas de crecimiento		
	Serie original		Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2018pr - III / 2017pr - III	2018pr / 2017pr	2018pr - III / 2018pr - II
Formación bruta de capital fijo	0,7	0,9	2,4
FORMACION BRUTA DE CAPITAL[2]	**2,6**	**1,5**	**3,2**

Fuente: DANE, DSCN
pr: cifra preliminar.
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[2]La formación bruta de capital incluye la formación bruta de capital fijo, la variación de existencias y la adquisición menos disposición de objetos valiosos.

2.3.5. Exportaciones

Durante el tercer trimestre del 2018, en su serie original, las exportaciones crecieron 1,2% respecto al mismo periodo del año anterior. La serie corregida de efecto estacional y calendario decreció 1,2% comparada con el trimestre inmediatamente anterior.

Tabla 13. Tasas de crecimiento en volumen1 de las exportaciones 2018pr – Tercer trimestre.

Componente del gasto	Tasas de crecimiento		
	Serie original		Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2018^{pr} - III / 2017^{pr} - III	2018^{pr} / 2017^{pr}	2018^{pr} - III / 2018^{pr} - II
EXPORTACIONES	1,2	1,2	-1,2

Fuente: DANE, DSCN
pr: cifra preliminar.
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

2.3.6. Importaciones

Durante el tercer trimestre del 2018, en su serie original, las importaciones crecieron 5,1% respecto al mismo periodo del año anterior. La serie corregida de efecto estacional y calendario decreció 1,2%, comparada con el trimestre inmediatamente anterior (Ver tabla 15):

Tabla 14. Tasas de crecimiento en volumen1 de las importaciones 2018pr – Tercer trimestre.

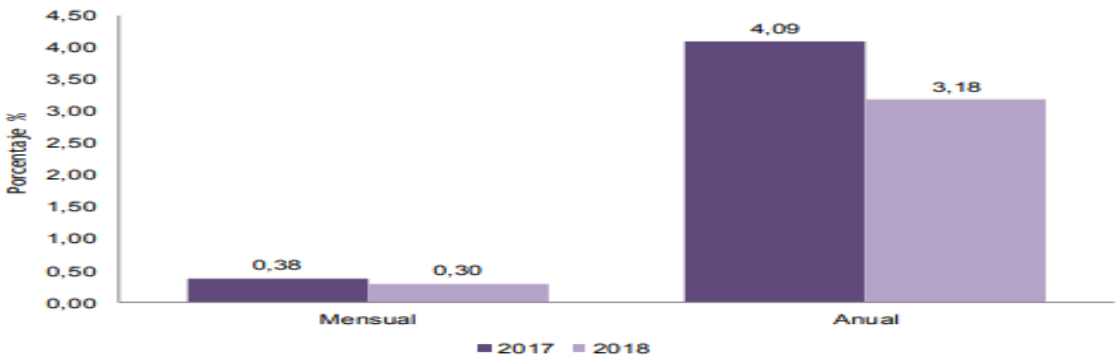
Componente del gasto	Tasas de crecimiento		
	Serie original		Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2018^{pr} - III / 2017^{pr} - III	2018^{pr} / 2017^{pr}	2018^{pr} - III / 2018^{pr} - II
IMPORTACIONES	5,1	3,2	-1,2

Fuente: DANE, DSCN
pr: cifra preliminar.
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

3. ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR – IPC – BASE 2008.

En 2018, el IPC registró una variación de 3,18% en comparación con 2017. Cuatro grupos se ubicaron por encima del promedio nacional: Educación (6,38%), Salud (4,33%), Vivienda (4,13%) y Transporte (3,73%).

Grafica No. 11 – IPC – Total mensual, año corrido y doce meses – Diciembre 2017 - 2018.



Cuatro grupos se ubicaron por encima del promedio nacional: Educación (6,38%), Salud (4,33%), Vivienda (4,13%) y Transporte (3,73%). El resto de los grupos de gastos se ubicaron por debajo del promedio: Alimentos (2,43%), Otros gastos (2,29%), Vestuario (0,33%), Comunicaciones (0,28%) y Diversión (-1,16%).
Los mayores aportes a la variación anual se registraron en los grupos de: Vivienda y Alimentos, los cuales en conjunto contribuyeron con 1,98 puntos porcentuales al acumulado anual de dicha variación.

En el mes de diciembre de 2018, **el IPC** registró una variación de 0,30% en comparación con el mes anterior de 2018. Cuatro grupos se ubicaron por encima del promedio nacional: Diversión (0,69%), Alimentos (0,40%), Transporte (0,38%) y Vivienda (0,30%). Por debajo se ubicaron: Otros gastos (0,14%), Salud (0,09%), Vestuario (0,08%), Educación (0,02%) y Comunicaciones (-0,03%).

3.1. Comportamiento de la variación del IPC, según grupos y gastos básicos

Variación y contribución anual por grupos de gasto En diciembre de 2018, el IPC registró una variación de 3,18% en comparación con diciembre de 2017. Cuatro grupos se ubicaron por encima del promedio nacional: Educación (6,38%), Salud (4,33%), Vivienda (4,13%) y Transporte (3,73%). El resto de los grupos de gastos se ubicaron por debajo del promedio: Alimentos (2,43%), Otros gastos (2,29%), Vestuario (0,33%), Comunicaciones (0,28%) y Diversión (-1,16%). Cuadro 1. IPC Variación anual Por grupos de gasto Diciembre 2017-2018

Tabla N° 15 - IPC – Variacion anual por grupos de gasto – Diciembre 2017 – 2018

Grupos de gasto	Peso %	2017		2018	
		Variación %	Contribución Puntos Porcentuales	Variación %	Contribución Puntos Porcentuales
Educación	5,73	7,41	0,47	6,38	0,42
Salud	2,43	6,34	0,17	4,33	0,12
Vivienda	30,10	4,49	1,38	4,13	1,27
Transporte	15,19	4,52	0,64	3,73	0,53
Total	**100,00**	**4,09**	**4,09**	**3,18**	**3,18**
Alimentos	28,21	1,92	0,57	2,43	0,71
Otros gastos	6,35	5,78	0,36	2,29	0,15
Vestuario	5,16	1,98	0,08	0,33	0,01
Comunicaciones	3,72	6,43	0,22	0,28	0,01
Diversión	3,10	7,69	0,21	-1,16	-0,03

Fuente: DANE – IPC

Nota: La diferencia en la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice

Los mayores aportes a la variación anual se registraron en los grupos de: Vivienda y Alimentos, los cuales en conjunto contribuyeron con 1,98 puntos porcentuales al acumulado anual de dicha variación.

3.2. SALARIO MINIMO

El salario mínimo que regirá en Colombia para el 2018 será de $781.242, lo que representa un incremento del 5,9 %.

Así lo anunció el presidente de la República, Juan Manuel Santos, quien manifestó que este incremento en el salario mínimo fue concertado con las centrales obreras.
"Esta es una gran noticia, pues es la tercera vez que logramos un acuerdo concertado sobre el aumento del salario mínimo", señaló el Mandatario, tras sostener una reunión donde participaron empresarios, sindicatos y la ministra de Trabajo, Griselda Restrepo.

Santos agregó que "las negociaciones para fijar el salario mínimo siempre han sido complejas. Eso es apenas natural, teniendo en cuenta que ese aumento es importante para muchísimos colombianos".

También habrá un aumento del 6.1 % para el auxilio de transporte. "Esto beneficiará a más de 2.5 millones de trabajadores y pensionados que devengan el salario mínimo", añadió el Presidente.
Con este incremento, el salario mínimo pasa de $737.717 a $781.242 y el auxilio de transporte pasa de $83.140 a $88.211.

"Esperamos que el incremento que concertamos hoy mejore el consumo de los hogares colombianos, porque esto contribuye también a mejorar la economía", concluyó el Mandatario de los colombianos.

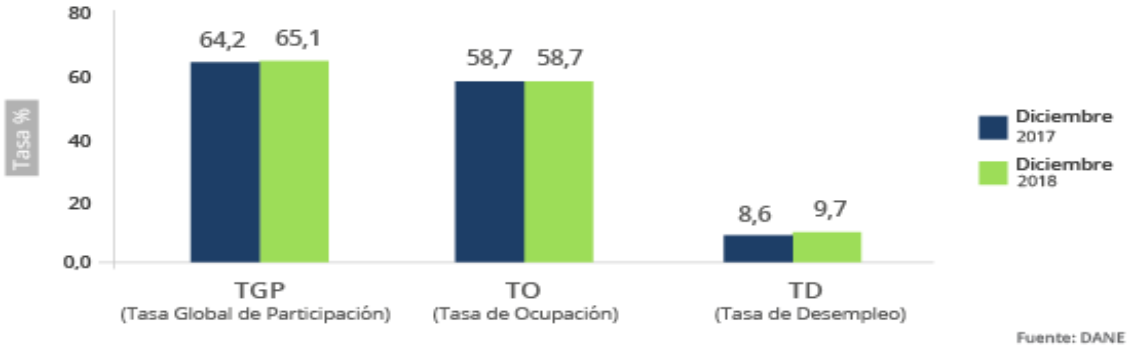
3.3. TASA DE DESEMPLEO EN COLOMBIA

3.3.1. LA GRAN ENCUESTA INTEGRADA DE HOGARES (GEIH).

En el 2018 la tasa de desempleo en el total nacional fue 9,7%, presentando un aumento de 0,3 puntos porcentuales al compararlo con 2017 (9,4%). La tasa global de participación fue 64,0%, lo que representó una disminución de 0,4 puntos porcentuales frente a 2017 (64,4%). Finalmente, la tasa de ocupación se ubicó en 57,8%, presentando una disminución de 0,6 puntos porcentuales respecto a 2017 (58,4%).

Para el mes de diciembre de 2018 la tasa de desempleo fue 9,7%, presentando un aumento de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2017 (8,6%). La tasa global de participación se ubicó en 65,1% y la tasa de ocupación en 58,7%. En el mismo mes del año anterior estas tasas fueron 64,2% y 58,7%, respectivamente.

Grafica No. 12 – Tasa global de participación, ocupación y desempeño – Total nacional – Diciembre 2017 - 2018.



Para 2018 la tasa de desempleo en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 10,8%, la tasa global de participación 66,4% y la tasa de ocupación 59,2%. Para el 2017 se ubicaron en 10,6%, 67,0% y 59,9%, respectivamente.

En diciembre de 2018 la tasa de desempleo en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 10,7%, la tasa global de participación 66,4% y la tasa de ocupación 59,3%. Para el mismo mes de 2017 se ubicaron en 9,8%, 66,6% y 60,1%, respectivamente.

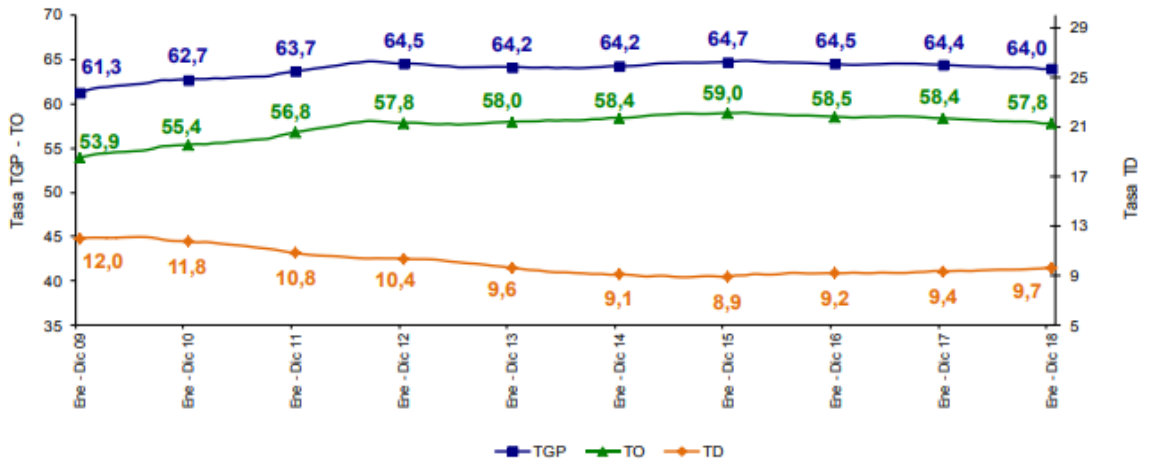
3.4. PRINCIPALES INDICADORES DEL MERCADO LABORAL – Diciembre 2018

3.4.1. INFORMACIÓN AÑO 2018

1.1. Total nacional En el 2018 la tasa de desempleo en el total nacional fue 9,7%, presentando un aumento de 0,3 puntos porcentuales al compararlo con 2017 (9,4%). La tasa global de participación fue 64,0%, lo que representó una disminución de 0,4 puntos porcentuales frente a 2017 (64,4%). Finalmente, la tasa de ocupación se ubicó en 57,8%, presentando una disminución de 0,6 puntos porcentuales respecto a 2017 (58,4%). Gráfico 2. Tasa global de participación, ocupación y desempleo Total nacional Año (2009 – 2018)

Para el mes de enero de 2018 la tasa de desempleo fue 11,8%, la tasa global de participación 63,2% y la tasa de ocupación 55,8%. En el mismo mes del año anterior estas tasas fueron 11,7%, 63,8% y 56,3%, respectivamente

Grafica No. 13 – Tasa global de participación, ocupación y desempeño – Total nacional – Año 2009 - 2018.



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

4. CLASIFICACION UNSPSC

El bien o servicio objeto del presente proceso de contratación esta codificado en el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC), como se indica a continuación:

Codificado en la clasificación del bien o servicio de acuerdo con el clasificador de bienes y servicios UNSPSC, de conformidad con lo dispuesto por el Articulo 2.2.1.2.1.2.1., numeral 1 del Decreto 1082 del 26 de mayo de 2015.

Cuadro No.01 - Clasificación UNSPSC

CLASIFICACION UNSPSC	GRUPO	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE	PRODUCTO
78101803	F - SERVICIOS	78 - Servicios de transporte, almacenamiento y correo	10 - Transporte de correo y carga	18 - Transporte de carga por carretera	03 - Servicio de transporte de

5. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

Dentro de los procesos contractuales celebrados por la Fiscalía General de la Nación – Subdirección Regional Central, se tienen antecedentes de contrataciones realizadas en Bogotá cuyo objeto es el servicio de transporte en grúas de vehículos y autopartes a destinos según orden judicial.

Con el fin de adelantar el proceso de selección, se procedió a realizar un análisis de la demanda que se presenta sobre este tipo de adquisiciones y servicios en otras entidades estatales del país. Así mismo, se consultaron cuatro (04) procesos con similar objeto en el portal de Colombia Compra Eficiente, a fin de establecer valores referentes, tipo de proceso y plazo de ejecución para la comparación de los procesos.

Cuadro No.02 – Procesos Secop

NO.	ASPECTOS	ENTIDAD CONTRATANTE			
		DIRECCION DE TRANSITO FLORIDABLANCA	GOBERNACION DE NTE. DE SANTANDER	FISCALIA GENERAL DE LA NACION - BOGOTA	ALCALDIA DE ENVIGADO
1	Tipo de Proceso	Mínima Cuantía	Mínima Cuantía	Mínima Cuantía	Mínima Cuantía
2	Valor del Contrato	$21.500.000	$66.405.000	$30.000.000	$44.000.000
3	Tipo de Contrato	Prestacion de Servicios	Otro tipó de contrato	Prestacion de Servicios	Prestacion de Servicios
4	Número de Contrato	106-2018	2003	SRC-003-2018	11-30-32-20-056-16
5	Contratista	Polo construcciones SAS	Jose Belen Ortiz Bautista	Auto gruas la sexta 24 horas y cia Ltda	Mega asistencia y logistica SAS
6	Plazo de Ejecución	60 Dias	120 Dias	270 Días	180 Días

6. ANÁLISIS DE LA OFERTA

Podrán participar todas las personas naturales y/o jurídicas, que cumplan con las calidades exigidas, reuniendo las condiciones de experiencia, capacidad técnica y solvencia económica. Esto quiere decir que pueden participar todas las personas que tengan posibilidad de ofrecer este tipo de servicio de grúas, con el propósito de asegurar la escogencia de la propuesta más favorable para la entidad.

6.1. Algunos proveedores que contratan con Entidades del Estado.

* GYHGRUAS
* GIGACON
* COLGRUAS
* GRUS TELESCÓPICAS DE BOGOTA
* AUTOGRUAS BULLA
* GRUAS LTDA
* GRUAS Y EQUIPOS
* AUTO GRUAS LA SEXTA

7. RIESGO DE COLUSIÓN

En cumplimiento a la Ley 1474 de 2011 – Estatuto Anticorrupción, Articulo 27 – Acuerdos restrictivos de la competencia, se elabora la hoja de chequeo para identificar la presencia de factores con riesgos de colusión por parte de los oferentes y contratistas en el presente proceso de contratación. A continuación lista de chequeo, así:

Cuadro No.03 - Lista de chequeo

LISTA DE CHEQUEO PARA IDENTIFICAR RIESGO DE COLUSIÓN DE CONTRATISTAS		
(Ley 1474 de 2011-Estatuto Anticorrupción- Artículo 27, Acuerdos restrictivos de la competencia)		
FACTOR ANALIZADO	**SI**	**NO**
1. Existen pocas empresas oferentes en el mercado		X
2. Existen compras repetidas en la misma vigencia por parte de la entidad		X
3. Existe pocos (o no existen) sustitutos al bien o servicio a adquirir		X
4. Existe variación significativa en precios con respecto a compras similares realizadas recientemente por la entidad y por otras del sector		X
5. Se usan especificaciones técnicas ambiguas para solicitar cotización		X
6. Se presentan repentinos incrementos en precios de manera más o menos simultánea que no pueden ser explicados con incrementos de costos.		X
7. Diferentes competidores presentan ofertas idénticas.		X
8. Verificada la cotización se encuentra que los datos contenidos en la misma no son reales		X

Se puede observar que en éste caso en particular el riesgo de colusión es nulo, ya que dentro de los factores analizados no existen factores que puedan llevar a una colusión de contratistas.

No obstante la Entidad elaboró los estudios previos especificando claramente las características técnicas y económicas que se requieren para el presente proceso, adoptando las medidas para garantizar que se contrate con la mejor oferta, mejor calidad y menor precio para prevenir cualquier riesgo que pueda presentarse derivado de la contratación.

8. ANÁLISIS DE PRECIOS

Para realizar el análisis que soporta el valor estimado de la contratación que se pretende realizar, se solicitaron cotizaciones a varias empresas del sector y allegaron dos (02), para lo cual se realizó el análisis económico aplicando la variable de promedio aritmético.

Cuadro No.04 – Análisis de Precios Unitarios - **ANEXO NO. 01 - ESTUDIO DE MERCADO**

Nº	DESCRIPCION	AUTO GRUAS LA SEXTA 24 HORAS			GRUAS CAMABAJA EXPRESS			PROMEDIO	N° SERVICOS - NECESIDAD REAL	TOTAL	N° SERVICOS - SEGÚN PPTO. ASIGNADO	TOTAL
		VALOR UNITARIO	IVA(si aplica)	TOTAL	VALOR UNITARIO	IVA(si aplica)	TOTAL					
1	Servicio Traslado de Una (01) Motocicleta: Bogotá - Patio Unico ubicado Vereda Jacalito Municipio de Tenjo (C/marca)	270.000	51.300	321.300	120.000	-	120.000	220.650	40	8.826.000	31	6.840.150
2	Servicio Traslado de Dos (02) a Cinco (05) Motocicletas (en el mismo servicio): Bogotá - Patio Unico ubicado Vereda Jacalito Municipio de Tenjo (C/marca)	325.000	61.750	386.750	300.000	-	300.000	343.375	40	13.735.000	30	10.301.250
3	Servicio Traslado de Un (01) Automóvil y Una (01) Motocicleta (en el mismo servicio): Bogotá - Patio Unico ubicado Vereda Jacalito Municipio de Tenjo (C/marca)	500.000	95.000	595.000	220.000	-	220.000	407.500	30	12.225.000	20	8.150.000
4	Servicio Traslado de Dos (02) Automóviles (en el mismo servicio): Bogotá - Patio Unico ubicado Vereda Jacalito Municipio de Tenjo (C/marca)	500.000	95.000	595.000	240.000	-	240.000	417.500	50	20.875.000	45	18.787.500
5	Servicio Traslado Un (01) Automóvil o Camioneta: Bogotá - Patio Unico ubicado Vereda Jacalito Municipio de Tenjo (C/marca)	320.000	60.800	380.800	250.000	-	250.000	315.400	50	15.770.000	50	15.770.000
6	Servicio Traslado Un (01) Camión: Bogotá - Patio Unico ubicado Vereda Jacalito Municipio de Tenjo (C/marca)	380.000	72.200	452.200	450.000	-	450.000	451.100	16	7.217.600	16	7.217.600
7	Servicio Traslado Un (01) Cabezote: Bogotá - Patio Unico ubicado Vereda Jacalito Municipio de Tenjo (C/marca)	400.000	76.000	476.000	550.000	-	550.000	513.000	5	2.565.000	5	2.565.000
8	Servicio de traslado de autopartes medianas(de una (01) a veinte (20) unidades en un mismo viaje):Bogotá - Patio Unico ubicado Vereda Jacalito Municipio de Tenjo (C/marca)	350.000	66.500	416.500	250.000	-	250.000	333.250	20	6.665.000	9	2.999.250
9	Servicio de traslado de autopartes grandes(de una (01) a cinco (05) unidades en un mismo viaje):Bogotá - Patio Unico ubicado Vereda Jacalito Municipio de Tenjo (C/marca)	350.000	66.500	416.500	500.000	-	500.000	458.250	5	2.291.250	5	2.291.250
TOTALES				4.040.050				3.460.025	256	90.169.850	211	**74.922.000**

NOTA: Los valores ofertados por la empresa 2 y son objeto de valores promedio, a fin de establecer un valor de referencia de precios en el mercado. Para tal efecto se realizó el ajuste de servicios según valores favorables para la entidad.

En consecuencia de lo anterior el valor del contrato estaría por los $74.922.000.oo.

9. PRESUPUESTO ESTIMADO

Con base en los valores del análisis de precios unitarios que hacen parte integral del análisis del sector que soporta el valor estimado de la necesidad real de los estudios previos, la entidad para el presente proceso dispone de un presupuesto asignado, por la suma de **SETENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS M/CTE ($ 75.000.000),** en el cual están incluidos los costos directos e indirectos y los impuestos nacionales a que haya lugar.

9.1. TASA DE CAMBIO - TRM

La TRM es un indicador económico que revela el nivel diario de la tasa de cambio oficial en el mercado spot de divisas colombiano. Corresponde al promedio aritmético de las tasas promedio ponderadas

de compra y venta de divisas de las operaciones interbancarias y de transferencias, desarrolladas por los intermediarios del mercado cambiario que se encuentran autorizados en el Estatuto Cambiario.

La Superintendencia Financiera de Colombia tiene la obligación de calcular la TRM, divulgarla al mercado y al público en general, conforme a lo dispuesto en el artículo 80 de la Resolución Externa No. 08 de 2000, expedida por la Junta Directiva del Banco de la República, la metodología establecida por el Banco mediante Circular Reglamentaria DODM - 146, el Artículo 93 del Decreto 4327 del 25 de Noviembre de 2005, Resolución No.0416 del 03 de Marzo de 2006 de la Superintendencia Financiera de Colombia.

TRM del día martes 05 de febrero de 2019 es de: $ **3.089,40,** pesos colombianos por dólar estadounidense.

10. CONCLUSIÓN

Con base en los antecedentes y documentos que hacen parte integral en el presente análisis del sector, se concluye que existe un amplio mercado de oferentes agremiados en el sector de grúas los cuales están en capacidad de abastecer en mejor medida la necesidad de la entidad con tiempos de respuesta inmediata en las seccionales que integran la Regional Central.

El presente análisis y su resultado corresponden a los procesos mencionados, determinado por el comportamiento del sector y mercado, con énfasis en los siguientes aspectos específicos, así:

10.1. OBJETO: Los cuatro (04) procesos de contratación tienen similar objeto y modalidad, los cuales fueron ejecutados y liquidados satisfactoriamente, verificación con base en el SECOP.

10.2. MODALIDAD: La modalidad para el presente proceso de contratación será mediante Invitación Publica - Modalidad de Mínima Cuantía.

10.3. COBERTURA DE OFERENTES: La participación directa del oferente interesado y habilitado para este proceso, permiten la participación del oferente, con todas las garantías en la participación y aplicación de los procedimientos (Jurídicos, Técnicos y Económicos) para este tipo de procesos y modalidad.

Bogota D.C. 05 de febrero de 2019

HERNAN DOMINGO CORTES VILLEGAS
Sección de Gestión Contractual
Subdirección Regional de Apoyo Central – Sede Bogota.

Anexo: Treinta y cuatro (34) folios útiles.
Copia: Sin
Archivo: Correspondencia Enviada
Proyectó: Hernan Domingo Cortes Villegas – Profesional de Gestión II

REFERENCIA DE LA INFORMACIÓN

- Colombia Compra Eficiente.
- Página Web revista portafolio.
- Página del DANE.
- Página Grupo Bancolombia
- Página Banco de la Republica.
- Departamento Nacional de Planeación
- El Tiempo
- El País
- BBVA