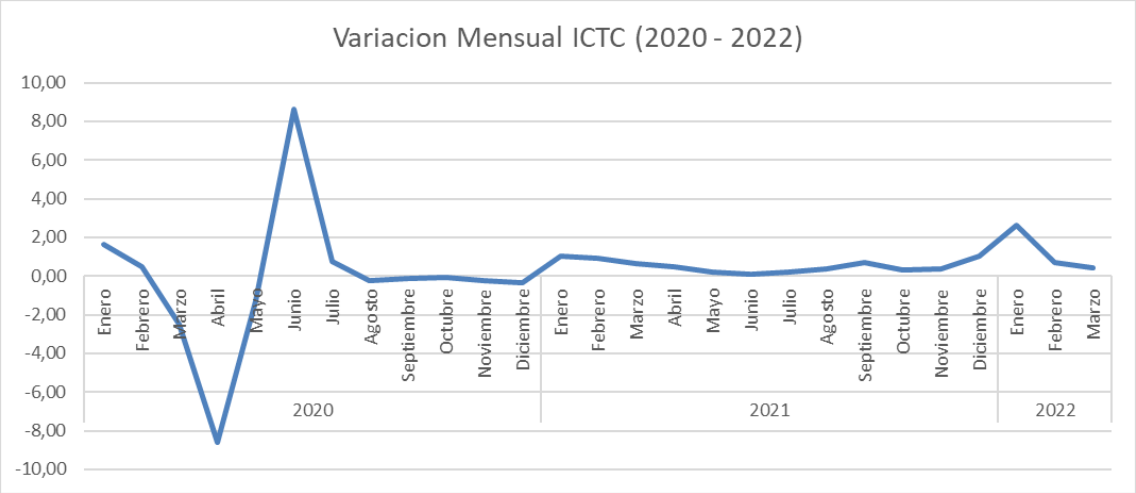
OBJETO PROCESO:	"Contratar los servicios de transporte multimodal para la movilización del personal que participará en el operativo Censo Experimental 2022 en los municipios de Leticia (Amazonas), Mahates y Turbana (Bolívar)".
ASPECTOS GENERALES	
ECONÓMICO	**1. Aspectos Generales Del Mercado** El sector transporte juega un papel importante en la consolidación de procesos de globalización y competitividad en Colombia. En este sentido se está precisando una transformación dentro de este sector acentuada por el crecimiento de la población urbana, el sector transporte ha sufrido una importante transformación ante la desafortunada perdida hace ya más de 50 años del ferrocarril y el transporte fluvial por el río Magdalena. Los retos en esta materia se han dirigido a consolidar el transporte por carretera (tanto de carga como de pasajeros) en transporte urbano masivo, como una manera de enfrentar el crecimiento económico y el rápido crecimiento de la población colombiana. La transformación del sector transporte ha venido acompañada del desarrollo de otros sectores tales como una infraestructura, los combustibles, los repuestos y los servicios de asistencia al transporte. **1.1. El transporte** Es una de las actividades más importantes del sector servicios y consiste básicamente en el traslado de personas o mercancías de un lugar a otro. El sector transporte es una herramienta importante dentro de toda la economía ya que permite conectar todas las diferentes actividades sociales económicas de una sociedad y por lo general su comportamiento es directamente proporcional al comportamiento económico del país es una herramienta básica para colocar los productos al alcance del consumidor dentro del territorio nacional o extranjero El Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022, concibe los sistemas de transporte público como una gran apuesta por la competitividad de las ciudades. Lo anterior tiene efectos positivos en la sostenibilidad medioambiental y la cohesión social, fundamentales para la prosperidad democrática y el desarrollo de las regiones. **1.2. Mercado de transporte** El mercado del transporte está condicionado por las tendencias económicas que rigen el comercio internacional las políticas macroeconómicas regidas por el gobierno nacional Ministerio de transporte, el Departamento Nacional de Planeación, entre otros, las políticas microeconómicas y la vocación económica de las regiones, también se condicionan por las normas y políticas públicas aplicadas al sector transporte, junto con la dinámica de las empresas prestadoras del servicio de movilización de carga y pasajeros en un ámbito geográfico a través de diferentes medios y modos de transporte.

1.3. Variables del sector transporte

Al incursionar en el mundo del transporte, se requiere conocer, además de las políticas macroeconómicas la participación del sector dentro del aparato productivo Nacional. Los elementos derivados de las variables básicas del sector transporte pueden resumirse en las unidades de medida de la demanda y la oferta de transporte, representada para el servicio público en viajes, pasajeros, determinados por viajes cortos, largos, pasajeros por unidad de tiempo. En el transporte de carga por carretera, las variables pueden darse por la carga, la capacidad operativa medida en toneladas, kilómetros recorridos y estos viajes; para la movilización de la carga serían las cantidades tipo de vehículos, viajes realizados y la cantidad de productos que pueden ser transportados, todo relacionado con la oferta vehicular.

1.4. Análisis sectorial del crecimiento

En marzo de 2022, la variación mensual del ICTC fue 0,41%, en comparación con febrero 2022. El grupo de Combustibles (-0,01%), presentó la única variación por debajo del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Costos fijos y peajes (0,41%), Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (0,67%) e Insumos (1,83%) registraron variaciones por encima del promedio nacional. Es importante resaltar el comportamiento de ICTC de enero de 2022 con 2,64%, siendo los costos fijos y peajes (3,86%) lo que más aporto en cantidad porcentual.

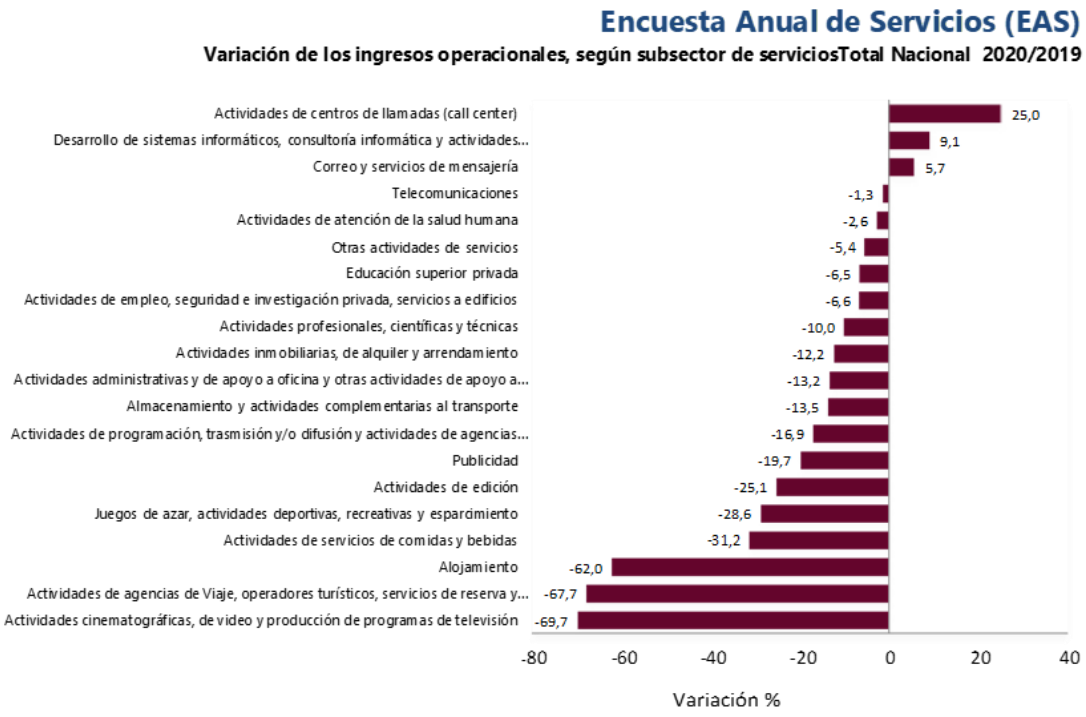


De igual forma, la mayor contribución por grupos de costos a la variación mensual el ICTC de febrero de 2022 fue por parte del grupo de Costos fijos y peajes, el cual aportó 0,57 puntos porcentuales.

Desde otro punto de análisis, por clases de costos, al comparar febrero 2022 con enero del mismo año, las principales contribuciones positivas a la variación mensual fueron dadas por: Peajes (0,33), Costo del vehículo y su apalancamiento (0,15), Peajes (0,33) y Llantas (0,09).

Respecto al Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE), para enero de 2022, el ISE en su serie original creció 7,8% respecto a diciembre 2021.

A partir de la Encuesta Anual de Servicios - EAS de 2006, el DANE amplió la cobertura de actividades del sector servicios que venía investigando, para atender los requerimientos específicos de información de diferentes entidades del orden nacional. En este sentido, la encuesta anual de servicios (EAS) muestra la variación de ingresos operacionales 2020/2019, según subsector de servicio.



Fuente: DANE, Encuesta Anual de Servicios EAS.

El DANE en su Boletín Técnico - Encuesta Mensual de Servicios - EMS 2019/2020, que tiene por objeto, obtener la información de las variables principales del sector servicios para el análisis de su evolución en el corto plazo, reveló el valor agregado de todos los subsectores que hacen parte de este sector de la economía, en línea con lo observado en los últimos años. En dicho boletín, dentro de los subsectores de servicios, almacenamiento y actividades complementarias al transporte representó -13,7, correos y servicio de mensajería 5,7.

En la tabla abajo expuesta, se enuncian las variaciones a valores corrientes de las variables de ingresos operacionales, producción bruta, consumo intermedio, valor agregado, presentadas en el año 2020, respecto al año 2019, así mismo los coeficientes técnicos para estos dos años.

Las actividades de centros de llamadas (call center) presentan el mayor aumento en la producción bruta (25,0%) y en el valor agregado (30,9%), el aumento en el consumo intermedio de 7,2% hace que su coeficiente técnico disminuya 3,5 puntos al pasar de 24,8 en 2019 a 21,3 en 2020.
Los subsectores que presentan para 2020 los coeficientes técnicos más altos son actividades de programación y transmisión de televisión (71,4) y actividades cinematográficas, de video y

producción de programas de televisión (66,2).

En contraste las Actividades de empleo, seguridad e investigación privada, servicios a edificios tienen la relación insumo producto más baja dentro de los 20 subsectores de estudio (10,6).

Variaciones corrientes variables principales, según subsector de servicios Total nacional 2020/2019

Subsector de servicios	Número de empresas	Variaciones porcentuales				Coeficiente técnico[2] 2019	Coeficiente técnico 2020
		Ingresos operacionales	Producción bruta	Consumo intermedio[1]	Valor agregado		
Almacenamiento y actividades complementarias al transporte	432	-13,5	-13,4	-5,9	-19,2	44,0	47,8
Correo y servicios de mensajería	74	5,7	5,7	4,4	8,3	66,9	66,1
Alojamiento	660	-62,0	-62,0	-54,0	-70,2	50,4	61,1
Actividades de servicios de comidas y bebidas	461	-31,2	-31,2	-30,2	-32,8	63,0	63,8
Actividades de edición	113	-25,1	-24,5	-28,3	-20,6	50,7	48,1
Actividades cinematográficas, de video y producción de programas de televisión	40	-69,7	-68,8	-66,3	-72,8	61,3	66,2
Actividades de programación, trasmisión y/o difusión y actividades de	45	-16,9	-16,9	-15,9	-19,3	70,5	71,4
Telecomunicaciones	211	-1,3	-0,5	-7,6	7,3	52,6	48,8
Desarrollo de sistemas informáticos, consultoría informática y actividad	398	9,1	10,0	10,4	9,7	40,7	40,8
Actividades inmobiliarias, de alquiler y arrendamiento	323	-12,2	-12,4	-14,8	-10,4	45,4	44,2
Actividades profesionales, científicas y técnicas	677	-10,0	-10,1	-14,8	-6,7	41,8	39,6
Publicidad	148	-19,7	-19,8	-28,5	-11,6	48,4	43,1
Actividades de agencias de Viaje, operadores turísticos, servicios de re	85	-67,7	-67,1	-50,5	-75,7	34,1	51,3
Actividades de empleo, seguridad e investigación privada, servicios a edificios	970	-6,6	-6,6	2,0	-7,5	9,7	10,6
Actividades administrativas y de apoyo a oficina y otras actividades de apoyo a las empresas, excepto call center	99	-13,2	-13,0	-4,3	-19,0	41,0	45,1
Actividades de centros de llamadas (call center)	65	25,0	25,0	7,2	30,9	24,8	21,3
Educación superior privada	164	-6,5	-6,4	-17,3	-2,0	28,9	25,5
Actividades de atención de la salud humana	852	-2,6	-2,5	-2,0	-3,5	63,2	63,5
Juegos de azar, actividades deportivas, recreativas y esparcimiento	199	-28,6	-28,3	-27,4	-29,9	64,8	65,6
Otras actividades de servicios	139	-5,4	-5,3	-8,9	-0,4	57,8	55,6

Fuente: DANE, Encuesta Anual de Servicios - EAS.

[1] Consumo intermedio se refiere al valor de los bienes (excepto los de capital) y servicios mercantiles consumidos por la unidad productora de servicios durante el período de la encuesta.

[2] El coeficiente técnico insumo producto de las empresas de servicios investigadas, entendido éste como la relación porcentual entre el consumo intermedio y la producción bruta, mide la proporción de bienes y servicios de otros sectores de la economía utilizados en la producción de los servicios en estudio.

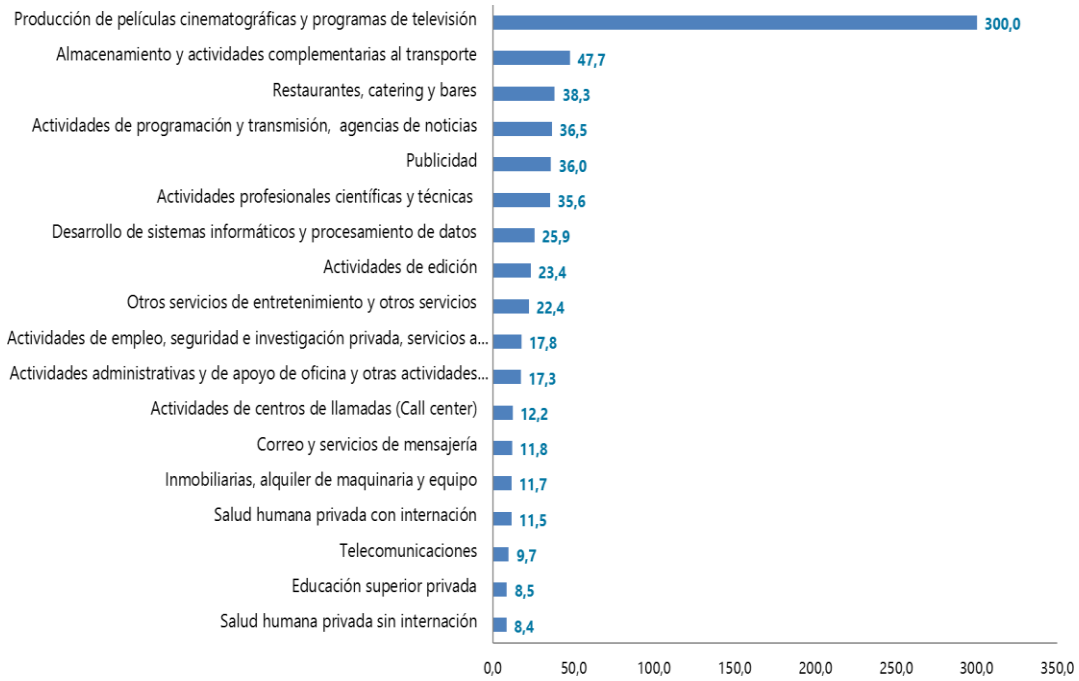
En febrero de 2022, los servicios de almacenamiento y actividades complementarias al transporte registraron un aumento de 47,7% en los ingresos nominales, el personal ocupado total presentó un crecimiento de 6,6% y los salarios registraron un incremento de 9,6%, en comparación con febrero de 2021.

Los servicios de producción de películas cinematográficas y programas de televisión registraron un aumento de 300,0% en los ingresos nominales, el personal ocupado total presentó un crecimiento de 5,5%

En este mes, todos los subsectores de servicios presentaron variación positiva en los ingresos totales, en comparación con el mismo mes del año anterior.

Encuesta Mensual de Servicios (EMS)

Variación anual de los ingresos nominales, según subsector de serviciosTotal Nacional Febrero 2022p



Fuente: DANE – EMS
p Cifra provisional

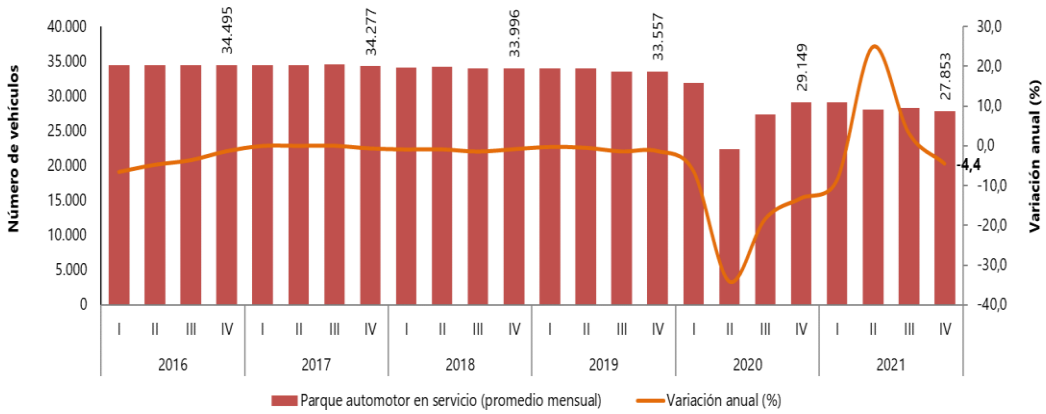
1.5. Análisis de Crecimiento

Para los sistemas de trasporte masivo, en el cuarto trimestre de 2021, se presentó una variación anual de 7,1% en los vehículos en servicio y de 46,0% en los pasajeros transportados, en relación con el cuarto trimestre de 2020.
En las comparaciones trimestrales, para el cuarto trimestre de 2021 se presentó un incremento de 2,6% en los vehículos en servicio y de 20,8% en los pasajeros transportados, en comparación con el tercer trimestre de 2021.

Durante el cuarto trimestre de 2021, octubre - diciembre, el parque automotor para el transporte urbano de pasajeros en las áreas de cobertura contó en promedio con 27.853 vehículos en servicio por mes, lo que representó una disminución de 4,4% con respecto al mismo trimestre de 2020. Por su parte, se transportaron 681.492 miles de pasajeros, lo que significó un aumento de 27,5% en comparación con el cuarto trimestre de 2020

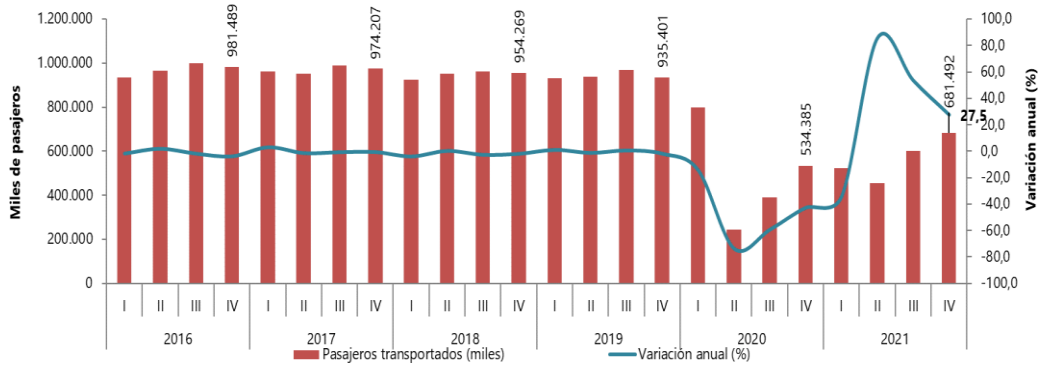
- (Gráfico: Parque automotor en servicio)
- Gráfico: Número de pasajeros transportados),
  Fuente: DANE, ETUP. P Cifra provisional.

Parque automotor en servicio (número de vehículos - variación anual)8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2016 (I Trimestre) – 2021P (IV Trimestre)



Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional

Número de pasajeros transportados (miles de pasajeros - variación anual)8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2016 (I Trimestre) – 2021 P (IV Trimestre)



Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional

En el trimestre octubre - diciembre de 2021, el 54,1% del parque automotor en servicio en el área de cobertura correspondió al transporte tradicional y 45,9% a los sistemas integrados de transporte masivo (SITM)[3].

En términos de utilización del servicio, 35,3% de los pasajeros se movilizaron en el sistema de transporte tradicional y 64,7% en los sistemas integrados de transporte masivo. La mayor participación del SITM en el total de pasajeros transportados la registró Bogotá con el 44,3% del total de los usuarios, seguido de Medellín con el 14,9% (Cuadro 1).

Cuadro 1. Resultados de la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros – ETUP
IV Trimestre (2020 – 2021) P

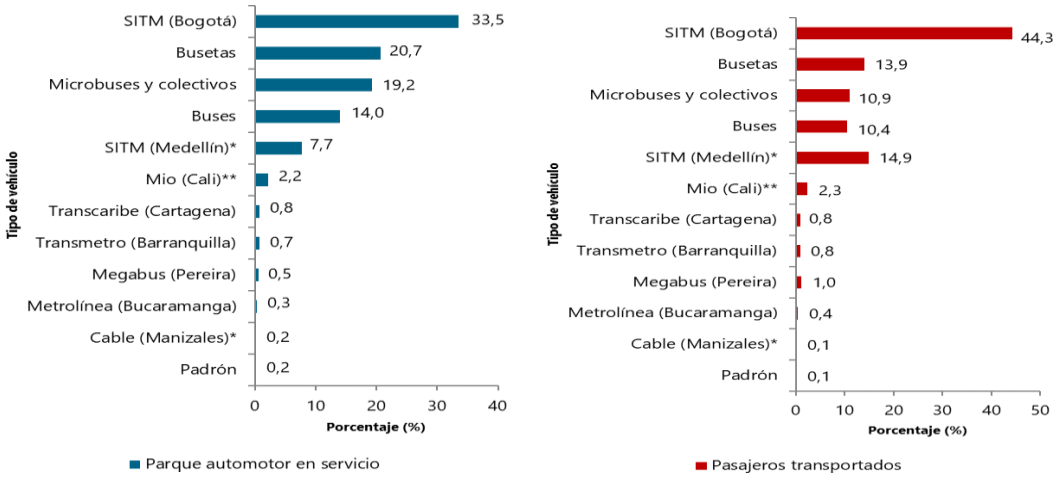
Tipo de vehículo	Variables	IV Trimestre 2020	IV Trimestre 2021P	Variación porcentual anual
Total	Promedio mensual de vehículos afiliados	38.537	36.261	-5,9
	Promedio mensual de vehículos en servicio	29.149	27.853	-4,4
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	534.385	681.492	27,5
Tradicional	Promedio mensual de vehículos afiliados	24.868	21.325	-14,2
	Promedio mensual de vehículos en servicio	17.210	15.069	-12,4
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	232.584	240.720	3,5
Masivo	Promedio mensual de vehículos afiliados	13.670	14.936	9,3
	Promedio mensual de vehículos en servicio	11.939	12.784	7,1
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	301.801	440.772	46,0

Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional

En el cuarto trimestre de 2021, los sistemas integrados de transporte masivo que presentaron el mayor incremento en el parque automotor en servicio fueron la ciudad de Cartagena y el área Metropolitana de Bogotá con 21,5% y 9,7% respectivamente. Por su parte, el total de pasajeros transportados presentó las mayores variaciones en la ciudad de Cartagena con 59,7% y el área Metropolitana de Bogotá 53,5% respectivamente frente al mismo trimestre de 2020 (Anexo 3.1).

En el cuarto trimestre de 2021, en el transporte tradicional, el bus fue el tipo de vehículo que registró la mayor disminución en el parque automotor en servicio (-19,5%) y en el número de pasajeros transportados (-5,4%), comparado con el mismo trimestre de 2020.

Distribución porcentual del parque automotor en servicio y pasajeros transportados
IV Trimestre de 2021 P

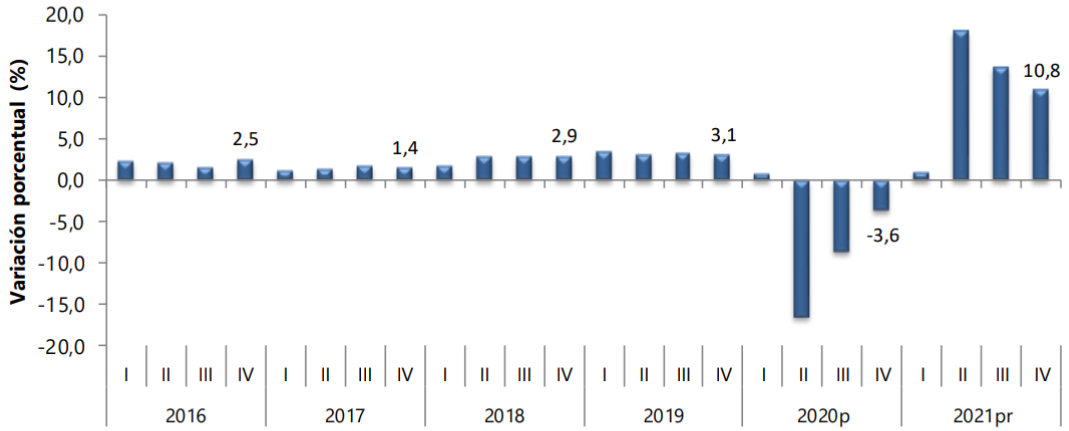


Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional
*Incluye SITM, metro, cable y tranvía.
** Incluye SITM y cable
Nota: La diferencia en el cálculo de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

2. Índices económicos

En el plano de la economía nacional, de acuerdo con el DANE en el Boletín Técnico, Producto Interno Bruto (PIB), IV trimestre 2021 preliminar, el crecimiento se muestra en su serie original a continuación:

Gráfico 1. Producto Interno Bruto (PIB)
Tasas de crecimiento en volumen[1]
2016-I / 2021[pr]-IV



Fuente: DANE, Cuentas nacionales
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015
[pr]preliminar
[p]provisional

En el cuarto trimestre de 2021pr, el Producto Interno Bruto, en su serie original, crece 10,8% respecto al mismo periodo de 2020p (ver tabla 1). Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 21,2% (contribuye 4,2 puntos porcentuales a la variación anual). Industrias manufactureras crece 11,7% (contribuye 1,5 puntos porcentuales a la variación anual). Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 6,5% (contribuye 1,3 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 4,3%. Esta variación se explica principalmente por la siguiente dinámica:

Información y comunicaciones crece 4,7%, Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 4,6%, Construcción crece 4,3%.

Dentro de las variables económicas el sector servicios es afectado principalmente por el IPC, TRM, Tasas de Interés y el valor del salario mínimo mensual legal vigente, entre otras.

Inflación: Teniendo en cuenta que la inflación está determinada por el Índice de Precios al Consumidor (IPC), y este indicador a su vez, mide la variación de los precios de los productos y servicios, esto afecta algunos bienes y servicios de la categoría como los alimentos, el transporte, diversión, los servicios en comunicaciones, entre otros gastos.

De acuerdo con el Boletín Técnico Índice de Precios al Consumidor (IPC) de Abril 2022 del DANE, la variación y contribución año corrido por divisiones de gasto en lo corrido del año 2022 (enero - abril), cuatro divisiones de bienes y servicios se ubicaron por encima del promedio nacional (5,66%): Alimentos y bebidas no alcohólicas (13,25%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (9,14%), Restaurantes y hoteles (7,32%) y por último, Prendas de vestir y calzado (6,52%). El resto de las divisiones se ubicaron por debajo del promedio: Educación (4,80%), Bienes y servicios diversos (4,58%), Transporte (4,07%), Salud (4,00%), Bebidas alcohólicas y tabaco (3,07%), Recreación y cultura (2,63%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (2,60%) y, por último, Información y comunicación (0,12%).

IPC Variación y contribución año corrido
Según divisiones de gasto
Abril 2021 - 2022

		2021		2022	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	5,23	0,83	13,25	2,33
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	1,89	0,08	9,14	0,36
Restaurantes y hoteles	9,43	2,12	0,20	7,32	0,73
Prendas de vestir y calzado	3,98	1,49	0,05	6,52	0,22
TOTAL	100,00	2,16	2,16	5,66	5,66
Educación	4,41	4,71	0,19	4,80	0,19
Bienes y servicios diversos	5,36	1,48	0,08	4,58	0,24
Transporte	12,93	2,15	0,28	4,07	0,52
Salud	1,71	1,59	0,03	4,00	0,07
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	1,49	0,03	3,07	0,05
Recreación y cultura	3,79	-0,47	-0,02	2,63	0,09
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	1,54	0,51	2,60	0,84
Información y comunicación	4,33	-2,21	-0,09	0,12	0,00

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 en lo corrido del año (enero - abril), se ubicaron en las divisiones de Alimentos y bebidas no alcohólicas, Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Restaurantes y hoteles, Transporte y Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar, las cuales en conjunto contribuyeron con 4,78 puntos porcentuales a la variación total.

De acuerdo con el Boletín Técnico Índice de Precios al Consumidor (IPC) de abril de 2022 del DANE, en el mes de abril de 2022, la variación mensual del IPC fue 1,25%, la variación año corrido fue 5,66% y la anual fue 9,23%. En abril de 2022, la variación anual del IPC fue 9,23%, es decir, 7,28 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 1,95%.



(IPC) Índice de Precios al Consumidor

Variación mensual, año corrido y anual - Total nacional - 2021 - 2022 (abril)

IPC	Abril					
	Variación Mensual		Variación Año corrido		Variación Anual	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
IPC total	1,25	0,59	5,66	2,16	9,23	1,95

En el mes de abril de 2022, el IPC registró una variación de 9,23% en comparación con abril de 2021. En el último año, las divisiones Alimentos y bebidas no alcohólicas (26,17%), Restaurantes y hoteles (14,37%) y, por último, Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (11,76%) se ubicaron por encima del promedio nacional (9,23%). Entre tanto, las divisiones Transporte (7,68%), Bienes y servicios diversos (7,37%), Salud (6,45%), Bebidas alcohólicas y tabaco (6,23%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (4,75%), Recreación y cultura (4,18%), Educación (2,85%), Prendas de vestir y calzado (2,23%) y, por último, Información y comunicación (-10,01%) se ubicaron por debajo del promedio nacional. https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ipc/bol_ipc_abr22.pdf

Tasa de Cambio: La variación de precio del dólar no influye sólo entre quienes negocian con divisas, pues en el mediano y largo plazo los efectos de las alzas y bajas se sienten en los bolsillos de los colombianos. En la medida en que el precio del dólar sube, los productos importados se hacen más costosos y esto se traduce en el aumento de la inflación y el bolsillo de los colombianos se reciente. El comportamiento de la tasa de cambio representativa del mercado (TRM), se muestra a continuación:

Tasa de cambio representativa en el mercado	
Fecha (dd/mm/aaaa)	**TRM (COP/USD)**
29/06/2022	$ 4,129.87
17/06/2022	$ 3,900.56
10/05/2022	$ 4.085,76
6/05/2022	$ 4.086,08
21/02/2022	$ 3.927,25
31/12/2021	$ 3.981,16
13/11/2021	$ 3.888,53
5/09/2021	$ 3.790,04
30/06/2021	$ 3.756,67
5/03/2021	$ 3.647,99

Tasa de Interés: La tasa de interés es el precio del dinero en el mercado financiero. Al igual que el precio de cualquier producto, cuando hay más dinero la tasa baja y cuando hay escasez sube.

Cuando la tasa de interés sube, los demandantes desean comprar menos, es decir, solicitan menos recursos en préstamo a los intermediarios financieros, mientras que los oferentes buscan colocar más recursos (en cuentas de ahorros, CDT, etc.).

Lo contrario sucede cuando baja la tasa: los demandantes del mercado financiero solicitan más créditos, y los oferentes retiran sus ahorros.

El comportamiento de la tasa de interés en los últimos años es el siguiente:



Fuente: Banco de la República.

La tasa actual Vigente desde lunes 02 de mayo de 2022 es de 6,00%.

3. Estructura del Sector.

En este sector se incluyen las entidades y organizaciones relacionadas con el sector transporte en el país específicamente con el transporte terrestre, al igual que las asociaciones y agremiaciones del sector y por supuesto el Gobierno a través de todas las entidades que tienen relación con el sector, etc.

Entidades	Dirección Electrónica
Ministerio de Transporte.	www.mintransporte.gov.co
ANI - Agencia Nacional de Infraestructura.	www.ani.gov.co
Aeronáutica Civil.	www.aerocivil.gov.co
INVIAS - Instituto Nacional de Vías.	www.invias.gov.co
Superintendencia de Puertos y Transporte.	www.supertransporte.gov.co
Dirección de Transporte y Transito - Ministerio de Transporte.	www.mintransporte.gov.co
Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.	www.policia.gov.co
Agencia Nacional de Seguridad Vial.	http://www.ansv.gov.co/
Secretaria Distrital de Movilidad.	http://www.movilidadbogota.gov.co/
Registro Único Nacional de Transito RUNT	http://www.runt.com.co/

3.1. Perspectiva de Crecimiento:

A pesar de la fuerte turbulencia internacional y a economía colombiana culminó su primer trimestre, y aunque falta un buen tramo para finalizar 2022, para los bancos, calificadoras y organismos multilaterales Colombia tendrá un 2022 favorable, y esto se refleja en varias revisiones que han hecho de sus pronósticos recientemente.

La economía colombiana se ha recuperado de manera notable, y se prevé que sea una de las economías que más crezca en América Latina", señaló el secretario general de la OCDE, al presentar un estudio económico sobre el país. "Las autoridades colombianas adoptaron unas políticas sólidas y bien definidas como respuesta a la pandemia que han allanado el camino a nuevas reformas estructurales para conseguir un crecimiento sostenible", añadió. La OCDE también actualizó sus proyecciones para Colombia, y espera que crezca 5,5% en el año 2022, y 3,1% en 2023.
https://www.valoraanalitik.com/2022/02/10/ocde-perspectivas-pib-inflacion-colombia-2022/

Entre las últimas actualizaciones también está la proyección del Fondo Monetario Internacional (FMI), que, a 30 de marzo, publicó un comentario sobre la economía colombiana, y revisó al alza su proyección a 5,75%. La entidad destacó como el país viene de ser uno de los más dinámicos en la región, y que por ello se prevé un 2022 favorable, en el que el crecimiento esté "impulsado por un firme consumo de los hogares y la continua recuperación de la inversión y las exportaciones".

"Hay un riesgo importante, por el que todavía no nos animamos a subir las proyecciones por encima del 5%, y es el tema electoral". La incertidumbre por la alta polarización política, la inversión privada podría experimentar un choque notorio, especialmente en el segundo trimestre del año.
https://www.portafolio.co/economia/finanzas/pib-de-2022-mercado-eleva-proyecciones-de-crecimiento-563538

La entidad destacó como el país viene de ser uno de los más dinámicos en la región, y que por ello se prevé un 2022 favorable, en el que el crecimiento esté “impulsado por un firme consumo de los hogares y la continua recuperación de la inversión y las exportaciones”.
Tomando como referencia el Informe de Política Monetaria del mes de abril del año 2022, se encuentran un amplio contexto sobre el comportamiento y las proyecciones de la economía del país.
https://repositorio.banrep.gov.co/bitstream/handle/20.500.12134/10301/IPM_ABR%202022_MAYO2.pdf

En el primer trimestre la inflación anual (8,5%) continuó aumentando y superó de nuevo los pronósticos del promedio del mercado y del equipo técnico del Banco. En lo corrido del año todas las grandes canastas del índice de precios al consumidor (IPC) se aceleraron, y a marzo sus variaciones anuales se sitúan por encima del 3%. El grupo de alimentos (25,4%) continuó siendo el que más contribuyó al incremento de la inflación, afectado, en gran parte, por deterioros en la oferta externa y por costos crecientes de los insumos agrícolas. El aumento en los precios de algunos servicios públicos (energía y gas) y del transporte explicaron la aceleración en la canasta de regulados (8,3%). Por su parte, la mayor persistencia de los choques de oferta y de costos externos, los efectos de la indexación, las presiones inflacionarias acumuladas provenientes de la tasa de cambio y un cierre de los excesos de capacidad productiva más rápido de lo previsto explicarían el aumento en la inflación sin alimentos ni regulados (4,5%). Dentro de esta última canasta, las presiones externas alcistas han impactado de forma importante el grupo de bienes (6,4%), el cual se viene acelerando desde el último trimestre de 2021. En el caso de los servicios (3,8%), su variación anual por encima de la meta obedece principalmente al comportamiento de las comidas fuera del hogar (14,1%), afectadas por el fuerte incremento en los precios de los alimentos, de los servicios públicos y del salario mínimo mensual legal vigente (SMMLV). Los precios de los arrendamientos y el resto de los servicios registran aumentos crecientes, si bien aún inferiores al 3%.

3.2. Perspectiva Comercial

La invasión de Rusia a Ucrania ha intensificado estas presiones alcistas, en particular sobre los precios internacionales de algunos bienes e insumos agrícolas, la energía y el petróleo. Así, la nueva proyección de la inflación supone unos precios internacionales de alimentos que aumentarían hasta mediados de año y que se mantendrían altos y relativamente estables en el resto de 2022. Supone, asimismo, una recuperación menos dinámica de la oferta de alimentos perecederos como resultado de los altos precios de los insumos agrícolas. También, que los precios del petróleo empiecen a ceder desde el segundo semestre del presente año, pero desde valores superiores a los considerados en el Informe anterior. Frente al mismo, una senda proyectada de inflación más alta podría acentuar la indexación y elevar las expectativas de inflación. Adicionalmente, la reversión de la rebaja del impuesto al valor agregado (IVA) aplicada a productos de aseo e higiene por cuenta del vencimiento de la emergencia sanitaria generaría aumentos en los precios de estos bienes. A todo esto, se suma la ausencia de excesos de capacidad productiva en el horizonte de pronóstico, con niveles de brecha de producto cercanos a cero y algo más altos de lo proyectado en enero pasado. Así, hasta junio la inflación anual continuaría en niveles altos similares a los actuales, para luego descender, aunque de una forma más lenta que la proyectada en el informe anterior. El proceso de ajuste de la tasa de interés de

política monetaria contribuiría a que la inflación y sus expectativas retomen su convergencia a la meta en el horizonte de pronóstico. Así, al finalizar 2022 la inflación terminaría alrededor del 7,1% para luego descender al 4,8% en 2023.

En el cuarto trimestre de 2021 el aumento anual del producto (10,7%), superior al estimado, estuvo impulsado por la dinámica de la demanda interna, principalmente por el significativo desempeño del consumo privado, con niveles muy superiores a los registrados antes de la pandemia. La inversión también registró una recuperación importante, pero sin alcanzar los niveles de 2019 y con comportamientos mixtos en sus componentes. El déficit de la balanza comercial se amplió, con un notable crecimiento de las importaciones similar al de las exportaciones. Frente al Informe de enero, el índice de seguimiento a la economía (ISE) de enero y febrero sugiere que el nivel del producto del primer trimestre alcanzaría registros superiores a los estimados y que el choque de demanda positivo observado al final de 2021 podría estar desvaneciéndose más lentamente de lo anticipado. En el caso particular del consumo, las importaciones de bienes de este tipo, las cifras de comercio al por menor, los ingresos reales de restaurantes y hoteles, y las compras con tarjeta de crédito indican que el gasto de los hogares sigue dinámico, con niveles similares a los registrados a finales de 2021. Las cifras de lanzamientos e iniciaciones de obras y las importaciones de bienes de capital sugieren que la inversión se seguiría recuperando, pero mantendría valores inferiores a los de prepandemia. Para lo que resta del año se espera que el consumo se desacelere desde los altos niveles alcanzados en los últimos dos trimestres en el entorno de unas condiciones financieras internas y externas menos holgadas, agotamiento del efecto de demanda represada y deterioro del ingreso disponible debido al aumento de la inflación. La inversión continuaría recuperándose, mientras que el déficit comercial se reduciría, favorecido por los altos precios del petróleo y de otros bienes básicos que exporta el país. Con todo esto, se proyecta un crecimiento económico del 7,2% (antes 5,2%) para el primer trimestre y del 5,0% (antes 4,3%) para todo 2022. En 2023 el crecimiento del producto continuaría moderándose (2,9%, antes 3,1%), convergiendo a tasas cercanas a las de largo plazo. Las nuevas estimaciones sugieren que, en el horizonte de pronóstico, la brecha del producto se mantendría en niveles cercanos a cero, pero más cerrada que lo proyectado en enero. Estos pronósticos de actividad económica continúan enfrentando niveles altos de incertidumbre asociados con las tensiones geopolíticas y las condiciones del financiamiento externo, la incertidumbre propia del ciclo electoral y la evolución de la pandemia

3.3. Perspectiva Financiera

En junio la inflación total (2,19%) y la inflación sin alimentos ni regulados (1,66%) descendieron más de lo esperado y se situaron por debajo de la meta del 3%. La caída en la demanda y los alivios transitorios de precios otorgados por el Gobierno explican este comportamiento, y llevarían la inflación a un rango entre el 1% y 2% a finales de 2020. Las expectativas de inflación a cinco años o menos se sitúan por debajo del 3%. Entre marzo y junio la desaceleración de los grandes grupos del IPC fue generalizada y en su mayoría más acentuada que lo esperado por el equipo técnico. La inflación básica (sin alimentos ni regulados) disminuyó, tanto por el grupo de transables (del 2,47% al 0,61%) como por el de no transables (del 3,29% al 2,13%). Este comportamiento, al igual que las caídas en todos los indicadores de inflación básica, sería, en parte, el reflejo de una demanda agregada débil, de excesos de capacidad productiva y de bajas presiones de costos laborales. La dinámica de la inflación básica también estaría explicada por el

efecto de la reducción transitoria de algunos impuestos indirectos y la congelación de algunos precios. El descenso de la variación anual de regulados (del 3,78% al -0,78%) se dio en un entorno de reducción en el precio de la gasolina y de subsidios transitorios a los servicios públicos. La menor caída la registró el grupo de alimentos (del 5,99% al 5,35%), posiblemente asociada con el aumento en la demanda de estos bienes y el traspaso de la tasa de cambio a los precios de los alimentos procesados. El carácter transitorio de los subsidios, las rebajas de los impuestos indirectos y la congelación de algunos precios podrían verse reflejados en aumentos de la inflación cuando estos sean removidos. Adicionalmente, persiste la incertidumbre sobre los sesgos de medición generados por el cierre de algunos sectores económicos, las escasas cotizaciones en muchos de ellos y la recomposición del gasto de los hogares. Con todo lo anterior, el equipo técnico del Banco estima que a finales de 2020 la inflación se situaría en un rango entre el 1% y 2%, y subiría en 2021 para situarse entre el 2% y 3%, en un entorno de excesos de capacidad productiva. Las expectativas de inflación a uno y dos años de los analistas se mantienen por debajo del 3% y continúan con una tendencia a la baja, al igual que aquellas a cinco años o menos calculadas con base en los precios de los papeles de deuda pública.

La mediana de la tasa de interés de política esperada por los analistas a finales de 2022 y 2023 se ubica en 7,5% y 5,9%, respectivamente. En la encuesta mensual de expectativas realizada por el Banco de la República y aplicada a los analistas en abril, la mediana de las respuestas ubica la tasa de interés de intervención en 7,5% y 5,9% para el cuarto trimestre de 2022 y 2023, respectivamente. En el horizonte de pronóstico, la materialización de choques de costos externos que han afectado la inflación, las proyecciones de actividad económica y condiciones externas financieras más apretadas que lo esperado anteriormente son compatibles con incrementos de la tasa de interés de política. En el pronóstico macroeconómico la tasa de interés de política implícita para los ocho trimestres es, en promedio, similar a lo esperado por el mercado en la encuesta de abril de 2022; no obstante, en promedio, en lo que resta de 2022 la proyección de los analistas es algo más alta y después es levemente inferior. En estas proyecciones persiste un alto nivel de incertidumbre sobre las tensiones geopolíticas, la invasión de Rusia a Ucrania y sus implicaciones sobre los precios de las materias primas, el manejo de la pandemia en China, la evolución de los cuellos de botella en las cadenas globales de valor y suministro, las condiciones financieras internacionales y la evolución de la actividad económica local. Dichas consideraciones deben ser evaluadas cuidadosamente en cada momento a la luz de la información disponible.

3.4 Riesgos

Dentro de los principales riesgos considerados en el horizonte de política se incluyen: unas condiciones financieras internacionales menos favorables; mayores impactos en los precios de materias primas originados por la invasión de Rusia a Ucrania; cuellos de botella en las cadenas globales de producción y distribución más acentuados y persistentes; la incertidumbre sobre la evolución de la pandemia y sus efectos económicos sobre el proceso de recuperación económica global y local, y la evolución de la política fiscal en el país.
Los riesgos provenientes de los cuellos de botella en las cadenas globales de producción y distribución, junto con las tensiones geopolíticas y el manejo de la pandemia en China, generan sesgos al alza en la inflación y mayores niveles de incertidumbre. El riesgo de presiones de costos mayores y más persistentes de lo contemplado en el escenario central se ha acentuado

recientemente. Lo anterior ha sido consecuencia de un panorama externo menos favorable en términos de costos de transporte, presiones en los precios de las materias primas, la invasión de Rusia a Ucrania, el manejo de la pandemia en China y condiciones de financiamiento externo que podrían presentar un deterioro más fuerte en el horizonte de pronóstico.
Considerando los factores de riesgo y los sesgos ya expuestos, con un 90% de probabilidad la inflación se situaría en un rango entre el 4,6% y el 10,7% al final de 2022 y entre el 2,0% y el 8,7% al cierre de 2023, mientras la inflación básica, con la misma probabilidad, se ubicaría al final de 2022 entre el 4,5% y el 8,5%, y entre el 2,4% y el 8,4% para diciembre de 2023. En cuanto a la actividad económica, el crecimiento del PIB presenta un sesgo a la baja y se estima en un rango entre el 2,5% y el 7,0% para 2022 y entre el -0,9% y el 5,4% para 2023. La amplitud de los rangos de pronóstico de las DP refleja la alta incertidumbre que enfrenta el escenario macroeconómico actual ante la incidencia de los eventos recientes, en particular aquellos asociados con las tensiones geopolíticas globales.

Factores externos e internos

Dentro de los factores externos sobresalen aquellos asociados con mayores costos de financiamiento, las tensiones geopolíticas y los cuellos de botella que siguen afectando a las cadenas globales de producción y distribución. Estos factores están presentes en el horizonte de pronóstico (ocho trimestres) y generan sesgos a la baja para la proyección del crecimiento económico. Dentro de los factores internos se mantiene el riesgo a la baja asociado con la evolución de la pandemia y su impacto en la actividad económica. Adicionalmente, factores de riesgo sobre la política fiscal en el horizonte de pronóstico pueden implicar un sesgo a la baja en las proyecciones.
La proyección del crecimiento de la demanda externa se redujo, en un contexto de mayores presiones sobre la inflación global, de altos precios del petróleo y de condiciones financieras internacionales menos holgadas que las estimadas en enero. La invasión de Rusia a Ucrania y sus efectos alcistas sobre los precios de algunos bienes e insumos agrícolas y las cotizaciones del petróleo acentuaron las presiones inflacionarias globales originadas por restricciones de oferta y aumento de costos internacionales. La caída en la oferta de crudo desde Rusia, los niveles bajos de inventarios y la persistencia de recortes de producción por parte de la Organización de Países Productores de Petróleo y sus aliados (OPEP+) explican el alza en el supuesto del precio del petróleo para 2022 (USD100,8 por barril, antes USD75,3 por barril) y 2023 (USD86,8 por barril, antes USD71,2 por barril). En los Estados Unidos el aumento de la inflación y de sus expectativas, junto con el buen desempeño del mercado laboral y de la actividad económica, incrementaron la senda esperada de la tasa de interés de la Reserva Federal (Fed) para el presente y el siguiente año. La normalización de la política monetaria en varias economías desarrolladas y emergentes, los choques más persistentes de oferta y de costos, y los rebrotes del Covid-19 en algunos países de Asia contribuyeron a reducir el pronóstico promedio de crecimiento de los socios comerciales del país para 2022 (2,8%, antes 3,3%) y 2023 (2,4%, antes 2,6%).
Todo esto se resume en unas condiciones de financiamiento externo menos holgadas que las estimadas en enero. No obstante, los niveles de incertidumbre de los pronósticos externos y su impacto sobre el escenario macroeconómico del país se mantienen elevados, dada la imprevisible evolución del conflicto entre Rusia y Ucrania, así como de la pandemia
El supuesto de crecimiento de la demanda externa relevante para Colombia se revisó a la baja en el horizonte de pronóstico. Para el cuarto trimestre de 2021, el producto interno bruto (PIB) real

promedio de los socios comerciales fue similar al estimado en el Informe de enero, lo cual sugiere que este habría continuado recuperándose, aunque a un ritmo inferior al del trimestre anterior. En el primer trimestre de 2022 se produjo la invasión de Rusia a Ucrania, lo cual ha aumentado la incertidumbre global y, según diferentes organismos internacionales, generaría mayor inflación y reduciría el crecimiento mundial1. Por su parte, en lo corrido del año varios países presentaron rebrotes del virus que derivaron en afectaciones económicas, entre los que se destaca el caso de China, debido a que su política de cero tolerancias al Covid-19 estaría exacerbando los efectos negativos de la pandemia sobre las cadenas globales de suministro. Las mayores presiones inflacionarias han producido expectativas de ajustes más rápidos de la política monetaria en varias economías avanzadas y emergentes. Con todo lo anterior, para 2022 se revisó a la baja el supuesto de crecimiento promedio de los principales socios comerciales del país (2,8%) con respecto al informe anterior (3,3%). Para 2023 se espera un crecimiento algo inferior (2,4%) al proyectado en enero (2,6%). Estas proyecciones suponen que el conflicto bélico no se escalaría a nuevos países y que, dentro de los principales socios comerciales, la zona del euro sería la región más afectada.

En los últimos meses la inflación ha continuado aumentando en varias economías avanzadas y las perspectivas sugieren desviaciones más persistentes respecto a sus metas. De acuerdo con el FMI, las presiones inflacionarias en el mundo han sido más amplias, más persistentes y se han incrementa do por cuenta de la invasión de Rusia a Ucrania, resultando en una proyección de inflación anual para el cuarto trimestre de 2022 del 4,8% para las economías avanzadas y del 8,8% para los países emergentes y en desarrollo.

En el primer trimestre de 2022 el PIB habría registrado niveles ligeramente superiores a aquellos históricamente altos observados a finales del año pasado. Después del fuerte crecimiento que se observó en el cuarto trimestre de 2021, la economía colombiana habría moderado su crecimiento en los primeros meses de 2022, aunque sosteniendo niveles superiores a los previstos en el Informe de enero. Para el primer trimestre de este año, los indicadores sectoriales disponibles, en particular el ISE, sugieren que el PIB habría registrado un leve incremento frente al alto nivel del cuarto trimestre de 2021 (0,7% trimestre anualizado); no obstante, dada la base baja de comparación del primer trimestre de 2021, el producto se habría expandido anualmente a un ritmo del 7,2% (antes 5,2%). En este período los sectores de información y comunicaciones, la rama de actividades artísticas y de recreación, el comercio, reparación, transporte y alojamiento, y la industria manufacturera habrían sido los más dinámicos; por el contrario, las actividades financieras y de seguros sería la única gran rama que se contraería anualmente debido al último pago asociado con la contingencia de Hidroituango. Los sectores de construcción y minería, aunque con variaciones anuales positivas, se mantendrían rezagados.

3.5. Retos Ambientales para Colombia

El Crecimiento Verde hace referencia a aquellas trayectorias de crecimiento que garantizan el bienestar económico y social de la población en el largo plazo, asegurando la conservación del capital natural y la seguridad climática. Este tipo de crecimiento está basado en la innovación como fuente de crecimiento sostenible, que abre a su vez abre paso a nuevas oportunidades económicas. Por lo tanto, adoptar un modelo de crecimiento verde implica encaminar al país hacia una senda del desarrollo sostenible.

Los factores económicos, sociales y ambientales actuales sitúan al país en un momento único

para repensar la forma en que desarrollamos la economía y encauzamos el país. Si no actuamos ahora, tendremos unos costos muy altos en el futuro y corremos el riesgo de asumir grandes retrocesos en el bienestar de la sociedad. Se necesita un modelo de crecimiento que no deje a nadie atrás, que alinee las apuestas productivas del país hacia el Crecimiento Verde e integre a las nuevas generaciones, fomentando la inversión verde y promoviendo la productividad.
Para lograrlo, la política pública debe armonizar los objetivos y retos de la política económica y la política ambiental.



https://www.dnp.gov.co/Crecimiento-Verde/Documents/Resultados/PDF_Colombia%20hacia%20el%20crecimiento%20verde_MP.pdf

El tamaño de esta transformación es grande y sus objetivos ambiciosos. Implica reorientar las prioridades y estimular nuevas inversiones. Para los empresarios: cualquier conducta que no sea sostenible y que sea incompatible con la lucha contra el cambio climático amenazará su empresa y su supervivencia en el mercado.
Para los ciudadanos, la posibilidad de conservar una buena calidad de vida y de acceder a los recursos necesarios para su sostenimiento dependerá de su compromiso para informarse sobre la transformación deseada y empezar a actuar consecuentemente en la construcción de la vida y la economía del futuro.

A continuación, se enuncian las tres principales urgencias ambientales para el 2022: https://www.larepublica.co/responsabilidad-social

- **Deforestación.**

La deforestación sin duda sigue siendo una de las principales cuestiones a tratar. Según el último reporte oficial de deforestación, publicado por el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam) en julio de 2021, la pérdida total de bosques detectada en 2020 fue de cerca de 171.685 hectáreas, lo que representó un aumento de 8% frente a las cifras de 2019.
es un fenómeno que contribuye al efecto de invernadero, elimina la biodiversidad, empobrece el medio ambiente y tiene consecuencias sociales que afectan a grandes zonas del país.
“La deforestación está ligada a la violencia, el narcotráfico y a dedicarse a actividades insostenibles. Colombia era uno de los países con gran cobertura boscosa y la ha ido perdiendo rápidamente. Hay que llegar a esas regiones donde se presenta este fenómeno para darles una salida diferente, que no sea la deforestación y cultivos ilícitos”.

• **Cambio Climático.**

El cambio climático es un tema complejo y ha puesto sobre la mesa tareas para la sociedad, con el objetivo de evitar lo que parece ser un grave daño irreparable.
La crisis climática se ha convertido en una de las preocupaciones más agobiantes, llegando a generar angustia a nivel mundial. De acuerdo con el experto, las acciones contempladas por la humanidad no son contundentes para mitigar los impactos a los que se enfrenta la población mundial.
“Es supremamente urgente pasar de los discursos y compromisos a las acciones en la menor brevedad. El tiempo ya terminó, solo resta tratar de contener el aumento de la temperatura del planeta e implementar los planes de adaptación al cambio climático de cada país”,
En la lista de urgencias climáticas, los temas pendientes son largos y van desde los deslizamientos por las altas precipitaciones en diferentes partes del país, hasta el uso inadecuado del suelo para cultivos transitorios en zonas de alta pendiente y la actualidad en las licencias de exploración de hidrocarburos en zonas de alta montaña y paramos.

• **Crisis Liquida.**

Otra de las urgencias ambientales tiene que ver con el agua, pero en este punto, algunos ambientalistas e ingenieros consultados concuerdan en que no solo se debe evitar que se agote el líquido, si no también se debe mantener su pureza y calidad, pues de nada sirve ser un país rico en mares, ríos y nacimientos si estos no son protegidos y cuidados con las medidas que se requieren, tanto por la comunidad como por el Estado.
Por otro lado, los picos de contaminación en las ciudades son otra amenaza ambiental, que se presenta con más frecuencia y sin dar tregua en las poblaciones colombianas. Por ejemplo, Bogotá y Medellín son dos de las ciudades que presentan una alta contaminación del aire durante casi todo el año.
Frente a ese tema, el Ministerio de Ambiente sostuvo que, en lo corrido de 2022 se ha registrado el mayor número de puntos de calor de los últimos años en la Amazonía colombiana. Además, los reportes de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo (Ungrd) señalan que son más de 590 municipios del país los que se encuentran con algún tipo de alerta por incendios rurales.

3.6 Consulta del Registro de Productores y Bienes Nacionales

Se hizo la verificación de la aplicación del decreto 680 del 2021 en la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) y se determinó que la contratación no cae en el bien relacionado, toda vez que, la necesidad a contratar es un servicio.

4. Cadena de producción y Distribución.

4.1 Cadena de Valor:

Es el conjunto de operaciones necesarias para llevar a cabo una producción de un bien o servicio que ocurre de forma planificada y producen un cambio o transformación de materiales objetos o sistemas una cadena productiva consta de tres etapas consecutivas a lo largo de las que diversos insumos sufren algún tipo de transformación hasta la Constitución de un producto final y su colocación en el mercado se trata por tanto de una sucesión de operaciones de diseño producción y distribución integradas realizadas por diversas unidades interconectadas como una corriente involucrando a una serie de recursos físicos tecnológicos económicos y humanos.

4.2 Conformación de la cadena de custodia del sector:

- **Usuario del servicio**

Es la persona natural o jurídica que celebra el contrato de transporte con la empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitado.

- **La empresa de transporte**

En términos de la ley es Generalmente tiene el permiso para prestar el servicio público de transporte de pasajeros o de carga conocido por el estado la empresa de transporte es una unidad empresarial que debe contar con la capacidad de combinar los recursos humanos físicos y financieros y de información indispensable para la prestación del servicio con altos niveles de calidad y eficiencia.

- **El propietario del vehículo**

Es el propietario en medio de transporte y presta sus servicios a la empresa de transporte

- **Conductor del Vehículo**

Es el operador del medio de transporte

- **Destinatario usuario servicio**

Esta persona natural o jurídica a quien se le presta el servicio

- **Entidades gubernamentales**

Las instituciones públicas colombianas relacionadas con operación del transporte especial y carga por carretera

TÉCNICO	Estas normas abarcan el control y seguimiento de todas las tareas y labores correspondientes a la ejecución del contrato objeto, el cumplimiento de los estándares de calidad, y tiempos definidos en la programación. Por lo anterior, la interventoría y/o supervisión deberá tener en cuenta lo siguiente: 1. La calidad en la presentación de bienes y servicios relacionados en el presente proceso, de manera continua. 2. El control y seguimiento del contrato deberá ser acorde con las características técnicas exigidas. Teniendo en cuenta el registro de cada instrucción, órdenes y recomendaciones dadas. Se debe velar por el cumplimiento de las especificaciones técnicas, cumplimiento de cada requerimiento y en la oportunidad y calidad de cada servicio. 3. Los vehículos (Camionetas, camperos, lanchas, otros) deberán contar con las condiciones óptimas para prestar el servicio solicitado de acuerdo con los requerimientos de la entidad. 4. Los vehículos (Camionetas, camperos, lanchas, otros) deberán estar disponibles en las condiciones establecidas y por el tiempo que sea requerido el servicio sin exceder el máximo legal permitido. 5. El conductor o tripulación debe estar plenamente capacitado e identificado y los vehículos (Camionetas, camperos, lanchas, otros), deben estar al día en su documentación requerida por la ley durante la ejecución del contrato. 6. Solicitar, verificar y recibir la documentación necesaria para la liquidación del contrato.
REGULATORIO	**Normatividad vigente:** El Estado Colombiano ha expedido diferentes normas buscando dotar a las entidades con herramientas que permitan una selección idónea del contratista. Con la Ley 80 de 1993 se dotó a las entidades de la estructura general y los principios de la contratación estatal. Aunado a lo anterior, con la modificación a la ley mencionada, a través de la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, se pretende la reducción de costos del proceso contractual y con ello el procedimiento de selección elaborado sobre la base de los principios que rigen la contratación pública, en búsqueda del cumplimiento de los fines estatales descritos en la Constitución y los fines de la contratación estatal contemplados en el estatuto de contratación. ARTÍCULO 2 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE 1991: Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. ARTÍCULO 3 LEY 80 DE 1993: De los Fines de la Contratación Estatal. Los servidores públicos tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, las entidades

buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines.

El ARTÍCULO 6 DE LA LEY 489 DE 1998, Principio de coordinación- En aplicación de los principios de coordinación y colaboración, consigna que las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales. En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones.

Ley 1150 de 2007, mediante la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la Contratación con Recursos Públicos. Aplicable en su totalidad, en especial el numeral 1° de su artículo 2° que establece como modalidad de selección de contratistas la Licitación Pública. La ley 1150 de 2007, al ser complementaria de la Ley 80 de 1993, instituye disposiciones generales de obligatorio cumplimiento en la celebración de los contratos que suscriban las instituciones del sector oficial, entre ellas las modalidades de selección de los contratistas, los principios aplicables, y las condiciones inherentes a cada forma de contratación.

Ley 1474 de 2011, por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.

Las normas que regulan las empresas que prestan este servicio están contempladas en el estatuto tributario nivel de gravámenes las normas generales del Código de Comercio en lo referente a la organización y regulación las sociedades constituidas para prestar el servicio a contratar y las disposiciones del código Nacional de tránsito y Ministerio Transporte.

El Servicio Público de Transporte terrestre automotor especial se encuentra regulado bajo el decreto 1079 2015, del decreto Único reglamentario del Sector Transporte, modificado por el Decreto 431 de 2017, adicionado al capítulo 6 título 1 de la parte 2 del libro 2, La ley 105 de 1993, la ley 336 de 1996, Estatuto Nacional de Transporte, el código de comercio y el decreto 174 de 2001 la ley 769 de 2002 código Nacional de tránsito, reformada por la ley 1383 de 2010.

La siguiente tabla presenta los Acuerdos Comerciales existentes y las leyes con las cuales se incorporaron en la normativa colombiana.

Acuerdo Comercial	Ley
Alianza Pacífico[1]	Ley 1746 de 2014
Canadá	Ley 1363 de 2009
Chile	Ley 1189 de 2008
Corea	Ley 1747 de 2014
Costa Rica	Ley 1763 de 2015
Estados AELC[2]	Ley 1372 de 2010
Estados Unidos	Ley 1143 de 2007
México	Ley 172 de 1994
Triángulo Norte[3]	Ley 1241 de 2008
Unión Europea[4]	Ley 1669 de 2013

Acuerdos Internacionales de inversión vigentes:

Acuerdos internacionales de inversión vigentes

PAÍS	VIGENCIA	TÍTULO DEL ACUERDO
México	Vigente desde 1995. Ley 172 de 1994. Aprobado mediante sentencia C-178 de 1995. Decreto 2676 de 2011 y Protocolo modificatorio Ley 1457 de 2011, aprobado mediante sentencia C-051 de 2012.	Tratado de libre comercio entre la República de Colombia y los Estados Unidos Mexicanos.
Chile	Vigente desde el 8 de mayo de 2009. Ley 1189 de 2008, aprobado mediante sentencia C-031 de 2009.	Tratado de libre comercio entre la República de Colombia y la República de Chile.
Triángulo Norte (Guatemala, El Salvador y Honduras)	Vigente con Guatemala desde el 12 de noviembre de 2009, con El Salvador desde el 1 de febrero de 2010 y con Honduras desde el 27 de marzo 2010. Ley 1241 de 2008, aprobado mediante sentencia C-446 de 2009.	Tratado de libre comercio entre la República de Colombia y las Repúblicas de El Salvador, Guatemala y Honduras.
Unión Europea	Suscrito 26 de junio de 2012, sancionado mediante Ley 1669 del 16 de julio de 2013, aprobado por la Corte Constitucional mediante sentencia C-335 del 4 de junio de 2014.	Acuerdo Comercial entre la Unión Europea (y sus estados miembros), Colombia y Perú.
EEUU	Suscrito en Washington, el 22 de noviembre de 2006.	El acuerdo de promoción comercial entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América.
CAN (Comunidad Andina de Naciones)	Fue suscrito el 26 de mayo de 1969 y entró en vigor el 16 de octubre de 1969.	Acuerdo de integración subregional andino, Acuerdo de Cartagena.
Costa Rica	Vigente desde Agosto 1 de 2016. Ley 1763 de 2015. Sentencia C- 157 de 2016.	Tratado de libre comercio entre la República de Colombia y Costa Rica.
Alianza Pacífico (Protocolo Adicional)	Vigente desde mayo 1 de 2016. Ley 1721 del 27 de junio de 2014. Sentencia C-620 de 2015.	Protocolo adicional al acuerdo marco de la Alianza del Pacífico entre las Repúblicas de Colombia, Chile, los Estados Unidos Mexicanos y Perú.

Inspección Control y Vigilancia

El servicio de transporte público automotor terrestre especial se encuentra reglamentado baja los decretos 1079 de 2015 y 431 de 2017 los cuales definen como, "… aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitado en esta modalidad a un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados o turistas a particulares que requieren de un servicio expresó y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios", por lo tanto las paradas de estas camionetas y buses sólo se pueden hacer en los sitios definidos en el contrato.

El transporte de pasajeros cuenta con normas específicas expedidas por el Ministerio de transporte que regulan la prestación a este grupo de usuarios tales como los decretos 805 de 2008, 3964 de 2009 4817 del 2010 y las resoluciones 315 y 378 2013, en donde se definen los distintivos que deben portar los vehículos, señala la obligación en cuanto a las condiciones de operación para la prestación del servicio de transporte terrestre especial, define a la Superintendencia de Puertos y Transporte como entidad encargada de velar por el cumplimiento de lo señalado en el decreto 1079 2015, e igualmente establece la misma aplicación a cargo de la entidad del orden municipal distrital y Metropolitano entre otras disposiciones.}

Decreto 173 de 2001 del ARTICULO 3.- ACTIVIDAD TRANSPORTADORA. - De conformidad con el artículo 6 de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las

	autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional. Decreto 3112 de 1997, por el cual se reglamenta la habilitación y la prestación del servicio público de transporte fluvial. La Ley 1242 de 2008, establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones. Resolución 377 de 2013 del Ministerio del Transporte por la cual se adopta e implementa el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), el acceso al registro, el procedimiento para su elaboración y los mecanismos de control. El cual aplica para el transporte público terrestre automotor de carga. Decreto 431 de 2017 señala que las empresas de transporte público terrestre automotor especial deberán acreditar como mínimo su propiedad sobre el 10% del total de los vehículos que conforman su capacidad operacional. Resolución 20203040003645 del 22 de mayo 2020 del Ministerio del Transporte, Por la cual se reglamenta el Registro Nacional Fluvial – RNF y se dictan otras disposiciones. Resolución 1537 del 2 de septiembre 2020 del Ministerio de Salud, por medio de la cual se modifica la Resolución 677 de 2020 en el sentido de sustituir el anexo técnico que adopta el protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo y de la enfermedad COVID-19 en el sector transporte.
OTROS	**Requerimiento Ambiental:** El contratista deberá contar con vehículos en óptimas condiciones de funcionamiento para garantizar la seguridad las personas beneficiarias y comunidad en general, según el artículo 50 de la ley 769 de 2002, código Nacional de tránsito, modificado mediante la ley 1383 de 2010, que señala que por razones de seguridad Vial y de protección al ambiente el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras que tránsito por el territorio nacional tendrán obligación de mantener en óptimas condiciones mecánicas ambientales y de seguridad. De igual manera el cumplimiento de la resolución 00242 de 2014, *"Por la cual se adoptan los lineamientos para la formulación concertación implementación evaluación control y seguimiento del plan institucional de gestión ambiental"*, bajo ninguna circunstancia se podrá realizar reparaciones y mantenimientos dentro de la sede de la entidad para la realización de mantenimientos y disposición de residuos sólidos y líquidos, el contratista deberá garantizar y certificar el transporte gestión y disposición final de residuos líquidos y sólidos, certificados que deberán ser remitidos junto con las cuentas de cobro mensuales en caso de generarse durante la prestación del servicio.

Específicamente para la gestión de llantas usadas, se deberá dar cumplimiento a la resolución 1457 2010, artículo 14 y remitir certificado entrega a programas de post consumo o empresas autorizadas para el aprovechamiento, en caso de generarse durante la prestación del servicio.

Para este caso se deberá presentar la documentación requerida para los vehículos (tarjeta de propiedad, SOAT, revisión técnico mecánica y de gases, emisiones contaminantes vigentes licencias de conducción y demás documentos requeridos por ley) al igual que certificado de transporte gestión y disposición final de residuos líquidos y sólidos generados en cuanto los residuos peligrosos generados en el desarrollo propio del presente contrato deberá gestionar los con empresas autorizadas por entidades también hará ambientales competentes.

Para la tripulación del transporte fluvial y sus relevos correspondientes, la empresa de transporte debe garantizar un personal idóneo y capacitado para desarrollar el objeto de la necesidad, por tanto, la tripulación que preste el servicio al proyecto deberá contar con documentación requerida (Permiso vigente de motorista expedido por la Inspección Fluvial del Ministerio de Transporte, Experiencia mínima de dos (2) años como motorista y tener conocimiento de la zona en la cual operará, licencia de navegación y patente de navegación).

El supervisor del contrato será el responsable de la verificación del cumplimiento de Los criterios ambientales presentados para el proceso de contratación y el contrato.

Normatividad ambiental

Según la guía práctica legal ambiental del sector transporte público urbano de Bogotá los siguientes son los esquemas normativos ambientales del nivel nacional distrital

Leyes	Resoluciones
Ley 99 de 1993.	Por la cual se crea el Ministerio de Medio Ambiente, se reordena el sector público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental SINA y se dictan otras especificaciones.
Ley 769 de 2002.	Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones
Ley 1383 de 2010.	Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.
Decreto 1076 de 2015.	Por el cual se expide el decreto Único reglamentario del sector ambiente y desarrollo sostenible.
Resolución 00242 de 2014 – Secretaria Distrital de Ambiente.	Por la cual se adoptan los lineamientos para la formulación, concentración, implementación, evaluación, control y seguimiento del Plan de Institución de Gestión Ambiental - PIGA
Resolución 1170 de 1997 – del (DAMA) Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente	Por medio de la cual se dictan normas sobre las estaciones de servicios e instalaciones afines y se deroga la Resolución 245 del 15 de abril de 1997.
Resolución 1118 de 2003 – del (DAMA) Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente	Por la cual se adopta el manual de normas y procedimientos para la gestión de aceites usados en el Distrito Capital.

ESTUDIO DE LA OFERTA

QUIEN VENDE

La solicitud de cotización o estudio de mercado se realizó mediante la plataforma de SECOP II, creando el proceso No. SC-001A-2022, con fecha de publicación once de julio de 2022 (11/07/2022) (Ver enlace: https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=CO1.PPI.19296111&isFromPublicArea=True&isModal=False). De acuerdo con los números de clasificación de bienes y servicios requeridos, en la plataforma se identificaban 174 proveedores relacionados con dichos códigos. De los cuales, cinco (5) proveedore presentaron la cotización necesaria para establecer el presupuesto oficial, entre ellos: Esturivanns SAS, Sanandante Transportes Especiales SAS, Transportes Especiales Uno A SAS, Transportes Especializados JR SAS, Servicio De Transportes Saama Expres SAS.

Para efectos de identificar el tamaño de empresas que tienen relación con los servicios requeridos, a continuación, se relaciona un listado de operadores consultados en el Registro Único Empresarial y Social - RUES (medición por ingresos) y por empleo (Ley 905 de 2004). Así mismo, la clasificación del tamaño desde la perspectiva del personal ocupado a partir de los aportes registrados con relación a la PILA se encontró lo siguiente:

Operadores Logisticos	Nit	Tamaño de empresa RUES	Tamaño de empresa Personas ocupadas Pila
SASO S.A.	860515115	PEQUEÑA	MICROEMPRESA
SEDITRANS S.A.	890920340	MEDIANA	MEDIANA
SERVICIO NACIONAL DE TRANSPORTE ESPECIAL - SENATRANS S.A.S.	811034952	MICROEMPRESA	MICROEMPRESA
COOPERATIVA ESPECIALIZADA DE TRANSPORTE SERTRANS	811009708	MEDIANA	GRANDE
SERVIUNIDAS S.A.S.	890935855	PEQUEÑA	MEDIANA
GRUPO EMPRESARIAL TRANSPORTES ESPECIALES DE CORDOBA S.A.S.	900961409	PEQUEÑA	PEQUEÑA
TOURTRANSPORTE S.A.S.	900815944	MEDIANA	MICROEMPRESA
TRANS ESPECIALES EL SAMAN SERVIENCARGA S.A.S.	800240911	PEQUEÑA	MEDIANA
TRANSPORTES MENSAJERIA Y CARGA DEL ATRATO TRANSATRATO S.A.S.	900166813	MICROEMPRESA	MICROEMPRESA
TRANSPORTES SUPERIOR S.A.	800234281	MEDIANA	MEDIANA
TESCOTUR	860517112	MEDIANA	GRANDE
TRANSPORTES VIACOL TUR	901317013	MICROEMPRESA	PEQUEÑA
UNIÓN TEMPORAL LTG/ LIDERTUR S.A RUTAS ESCOLARES	800126471	MEDIANA	MEDIANA
TRANSPACIFICO S.A.	800254585	MICROEMPRESA	PEQUEÑA
TRANSPORTAMOS SERVICIO ESPECIAL SAS, CORDOBA	901253727	MICROEMPRESA	PEQUEÑA
TRANSPORTADORES MULTIMODAL	900683508	PEQUEÑA	PEQUEÑA
TRANSPORTE CAMARON	901102417	MICROEMPRESA	MICROEMPRESA
TRANSPORTES PENA SOTO SAS	900595338	MICROEMPRESA	MICROEMPRESA
COLOMBIANA DE TURISMO Y EXPRESO COLTUREX S.A.	800000755	PEQUEÑA	MEDIANA
ACCION TERRESTRE SAS	811035021	MICROEMPRESA	MICROEMPRESA
ALIANZA TERRESTRE SAS	830087371	GRANDE	MEDIANA
ASOCIACION DE TRANSPORTADORES ESPECIALES - AS TRANSPORTES SAS	811036515	MEDIANA	MEDIANA
CONTRAES-COOPERATIVA ESPECIAL DE TRANSPORTE	811042928	MICROEMPRESA	PEQUEÑA
COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES DE URABA	800124196	PEQUEÑA	MEDIANA
EMPRESTUR SAS	811030670	MEDIANA	GRANDE
EMPRESA DE TRANSPORTE ENRUTAMOS S.A.S.	900317581	MICROEMPRESA	MICROEMPRESA
MOLOSER SAS	900857984	MEDIANA	PEQUEÑA
MOTOTRANSPORTAMOS SAS	800046457	MEDIANA	GRANDE
PRECOLOMBINA DE TURISMO ESPECIALIZADO S.A.S. - PRECOLTUR SAS	800055468	MEDIANA	GRANDE
TRANSPORTES ESPECIALES ALIADOS SAS	900444852	GRANDE	GRANDE
TRANSPORTES ESPECIALES CONDOR ESCONDOR SA	860451148	MEDIANA	MEDIANA
TRANSPORTES ESPECIALES PENTADINA S.A.S	811028013	PEQUEÑA	PEQUEÑA
ESTURIVANNS SAS	830038996	PEQUEÑA	PEQUEÑA
TRANSPORTES FLUVIAL ATRATO CARIBE RIO BAUDO UNIPERSONAL	901108717	MICROEMPRESA	MICROEMPRESA

INDICADORES FINACIEROS

De acuerdo con las directrices, manual e instructivo del Sistema Electrónico de contratación pública SECOP II y con el objeto del proceso contractual requerido por el DANE, la Coordinación Financiera identifico el sector transporte con los cuales posibles oferentes se presentaran al proceso contractual en curso y realizó mediante muestreo del sector para el análisis de indicadores financieros y de capacidad organizacional requeridos, los cuales reflejen salud y solidez financiera de los proponentes. Estas condiciones muestran la capacidad y aptitud del proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato a través de su liquidez, endeudamiento y rendimiento económico de sus activos e inversión.

Adicionalmente se tuvo en cuenta factores económicos de estudios, reportes y bases de datos realizados por la Superintendencia de Sociedades – SIREM, de la Cámara de Comercio y de otras entidades nacionales como el Banco de la República, Ministerio de Hacienda y Crédito Público y estudios DANE, con respecto al comportamiento y crecimiento económico nacional de los últimos cinco años, teniendo en cuenta que la economía para 2020 está presentando una anormalidad por la contingencia de salud a nivel mundial presentada desde el mes de marzo y los proponentes con la actualización del RUP ante Cámaras de Comercio podrán participar con los mejores indicadores financieros de una de las tres vigencias registradas en el RUP, que para el caso de la presente vigencia el Decreto 1041 de junio 21 de 2022, adiciona un parágrafo transitorio al artículo 2.2.1.1.1.5.2. y se modifican los parágrafos transitorios 1 y 2 del artículo 2.2.1.1.1.5.6. del Decreto 1082, por lo tanto, los proponentes deberán reportar en el Registro Único de Proponentes RUP la información contable de los últimos 3 años fiscales anteriores, es decir 2019 a 2021 en firme y vigente para el presente proceso para la vigencia 2022. El Decreto en referencia rige hasta el año 2023.

Para la verificación financiera del presente proceso la entidad a determinado 4 indicadores financieros y 2 indicadores de capacidad organizacional en las siguientes condiciones:

INDICADOR	FÓRMULA	MARGEN SOLICITADO
INDICE DE LIQUIDEZ	Activo corriente dividido por el pasivo corriente	Mayor o igual a 1.50
NIVEL DE ENDEUDAMIENTO	Pasivo total dividido por el activo total	Menor o Igual a 80%
RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES	Utilidad operacional dividida por los gastos de intereses	Mayor o igual a 1.20
CAPITAL DE TRABAJO	Activo Corriente menos Pasivo Corriente	Mayor o igual a 70.0% del presupuesto total asignado

RP= Utilidad Operacional / Patrimonio	**Mayor o igual a 3.0%**

	RA = Utilidad Operacional / Activo Total — **Mayor o igual a 2.0%**
DINÁMICA DE PRODUCCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y ENTREGA DE BIENES Y/O SERVICIOS	1. Atender los requerimientos y/o servicios de transporte que efectúe el DANE a través del supervisor del contrato.

ESTUDIO DE LA DEMANDA

Con el fin de conocer el comportamiento de las adquisiciones previas de este servicio en el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE y adquisición en otras entidades estatales:

Adquisiciones previas de DANE - Histórico de Compras

Entidad estatal	Referencia	Descripcion	Fase actual	Fecha de Publicacion	Fecha de presentacion de ofertas	Cuantia	Estado
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADISTICA (DANE	SASI 01 – 2017	Contratar el servicio público de transporte terrestre automotor especial urbano y/o rural por horas y días con conductor para la Dirección Territorial Centro que participarán en la recolección en los operativos de campo.	Presentacion de la oferta	15-03-2017 11:00 AM	15-03-2017 11:00 AM	$745,297,150 COP	Proceso adjudicado y celebrado
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADISTICA (DANE)	SAMC-01-DANE 2019 Manifestación de (Menor cuantía) (presentación de Oferta)	Transporte especial de habitantes de calle (Menor cuantía) (presentación de Oferta)	Presentacion de la oferta	07/05/2019 3:17 pm	09/05/2019 3:00 pm	145.000.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADISTICA (DANE)	SAMC 11 2019 (manifestación de interés (Menor cuantía)) (presentación de la Oferta)	Contratar el servicio de transporte terrestre automotor especial urbano por horas durante las veinticuatro (24) horas del día con conductor, para transportar el personal de la dirección territorial	Presentacion de la oferta	10/05/2019 7:42 am	17/05/2019 11:00 am	71.000.500 COP	Proceso adjudicado y celebrado
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADISTICA (DANE)	LP-001-2020 Manifestación de (Presentación de Oferta)	Contratar los servicios de transporte multimodal para la movilización del personal que participará en la operación de Conteo de Unidades Económicas y el Operativo Experimental del Censo Económico	Presentacion de la oferta	1/12/2020 11:44 pm	11/12/2020 11:44 pm	3,620,143,936 COP	Proceso adjudicado y celebrado

Adquisición de Bienes y/o Servicios de Otras Entidades Estatales y las empresas del sector privado

Entidad estatal	Referencia	Descripcion	Fase actual	Fecha de Publicacion	Fecha de presentacion de ofertas	Cuantia	Estado
GOBERNACION DEL VALLE - SECRETARIA DE CONVIVENCIA Y SEGURIDAD CIUDADANA	SCSC-LP-002-2022 (Presentación de oferta)	Contratar la prestación del servicio de transporte multimodal para la implementación de acciones para la prevención, conservación y restablecimiento del orden público en el departamento del valle del cauca	Presentacion de la oferta	7/04/2022 5:56 PM	26/05/2022 9:00 AM	1.900.000.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado
CORPORACION PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DEL AREA DE MANEJO ESPECIAL LA MACARENA - CORMACARENA	LP-403-2021 (Presentación de oferta)	Prestación del servicio de transporte de pasajeros en la modalidad de transporte especial, con vehículos automotores full equipo, para servicio exclusivo de la Corporación, en virtud del cumplimento de las actividades desarrolladas por la entidad.	Presentacion de la oferta	21/10/2021 7:34 PM	8/11/2021 9:00 AM	432.000.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado
AGENCIA LOGISTICA DE LAS FUERZAS MILITARES	LP 002-034-2021 (Presentación de oferta)	Contratar el servicio de transporte terrestre, maritimo, fluvial, aéreo y/o intermodal de viveres y otros bienes, donde la agencia logistica de las fuerzas militares lo requiera	Presentacion de la oferta	14/05/2021 4:47 PM	27/05/2021 8:00 AM	832.901.902 COP	Proceso adjudicado y celebrado
GOBERNACION DEL VALLE - SECRETARIA DE CONVIVENCIA Y SEGURIDAD CIUDADANA	LP-SCSC-001-2021 (Presentación de oferta)	Contratar la prestación del servicio de transporte multimodal para la operativización de la secretaría de convivencia y seguridad ciudadana, las autoridades administrativas del valle del cauca, de orden publico y judicial	Presentacion de la oferta	26/04/2021 6:25 PM	7/05/2021 10:00 AM	1.392.500.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado

Conclusión Análisis de Demanda

Teniendo en cuenta los anteriores parámetros, se llega a la conclusión que para suplir la necesidad del actual proceso se debe realizar una modalidad de contratación de **selección abreviada de menor cuantía,** dado que se cuenta con características no uniformes, por la diferenciación de modalidades de servicios a contratar terrestre y fluvial.

ANÁLISIS VALOR ESTIMADO DE PRECIOS

Con el fin de obtener un valor estimado para la prestación del servicio requerido por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, se realizó una solicitud de cotización por medio del SECOP II con número SC-001-2022, la cual se desarrolló así: i) como fecha límite de envió el 29 de junio de 2022 y respuesta a inquietudes con respecto al proceso operativo el 23 de junio de 2022, ii) No se recibieron cotizaciones para este primer proceso. En segunda instancia se realiza una nueva solicitud de cotización de la misma manera, por medio de la plataforma para el Servicio Electrónico de Contratación Pública (SECOP II) con numero SC-001A-2022, la cual se desarrolló así: i) como fecha límite de envió el 19 de julio de 2022 y respuesta a inquietudes con respecto al proceso operativo el 15 de julio de 2022, ii) se recibieron un total de 05 cotizaciones de acuerdo a los requerimientos solicitados para Camioneta 4x4, 4x2 o Campero 4x4 y lancha a Motor

De acuerdo con lo anterior, se tomaron las 05 cotizaciones para determinar un valor promedio de acuerdo con los servicios y requerimientos planteados. Se utilizó el promedio aritmético para establecer el valor aproximado unitario de cada uno de los servicios requeridos de **Ciento cincuenta y cuatro millones veinte y dos mil pesos** ($ 154.022.000), Ver Anexo: Consolidado estudio de oferta

A continuación, se presenta el detalle de la propuesta:

VALOR DE LAS COTIZACIONES

Ver anexo: Consolidado estudio de la cotización. Ver archivo: (04082022_Anexo No 5 Cons_Ofertas_Transp_Esp_CE 2022).

Para el análisis del valor estimado de precios, Colombia Compra Eficiente en su Guía para la Elaboración de los Estudios del Sector, incorporó técnicas de análisis de información que permiten a la Entidad Estatal analizar sus adquisiciones de bienes y servicios. Esto en cuanto a valores, cantidad adecuada según la frecuencia de uso del bien y/o servicio y demás datos importantes para determinar de manera objetiva la satisfacción de la necesidad.

Cuando se tenga en cuenta los precios reportados de otras Entidades o de la misma entidad de años anteriores a la vigencia del proceso, se deberá efectuar la indexación de valores con el IPP o IPC según corresponda.

De no tenerse en cuenta los valores obtenidos de otras entidades (proyectado) y el histórico de la Entidad (proyectado), solo se tendrá en cuenta el precio del mercado cotizado, lo cual debe ser sustentado.

Con el objetivo de obtener los valores del mercado, y finalizar de manera adecuada el desarrollo de este análisis estadístico, se debe tener en cuenta las medidas de tendencia central y dispersión recomendadas por Colombia compra Eficiente, las cuales permiten entender el comportamiento del bien y/o servicio en el mercado.

Las medidas propuestas son las siguientes:

A. Promedio o media aritmética

Es la mediada de tendencia central más frecuentemente usada. Para calcular la media aritmética o promedio de un conjunto de observaciones, deben sumarse todos los valores y dividir el resultado por el número total de observaciones. Esta medida es muy sensible a los datos atípicos pues tan solo uno de los datos puede afectar significativamente el cálculo de la misma. Por ejemplo, si la Entidad Estatal cuenta con información del índice de liquidez de 4 proveedores, 1,4; 2,2; 1,9; y 6 respectivamente, el promedio de liquidez de estos 4 proveedores es 2,9. Esto es debido a que existe un proveedor con un alto nivel de liquidez quien en este caso representa un desempeño atípico con respecto a su sector y quien afectará el indicador del promedio. En este caso no basta con estudiar el promedio pues como se puede observar el promedio no representa el comportamiento de la mayoría de los proveedores.

B. Mediana

Es una medida estadística que representa el valor que ocupa la posición central de una muestra. Para calcularlo, los datos deben ordenarse de menor a mayor e identificar el dato que ocupa la posición central.

Si el tamaño de la muestra es par, la mediana es el promedio de los dos valores centrales. Si el tamaño de la muestra es impar, la mediana corresponde al valor ubicado en la mitad de la muestra. A diferencia de la media, la mediana no es afectada por la presencia de datos atípicos. Sin embargo, al ser una medida de ubicación o posición, se recomienda que sea una variable complementaria, la cual puede brindar información útil si es comparada con la media.

C. Media podada

Es un estadístico que utiliza el promedio, pero quitando la muestra un cierto porcentaje de datos externos. Para su cálculo, los datos se deben ordenar de menor a mayor y excluir los datos n x α más pequeños y n x α más grandes, donde n es el tamaño de la muestra y α es la proporción de datos que se quiere depurar. El último paso consiste en calcular el promedio de los datos restantes, el cual representará la media podada.

Para definir α, la Entidad Estatal que está realizando el procedimiento debe definir el valor dependiendo del tamaño de la muestra y de la distorsión que se evidencia en los datos. Al seleccionar α=0 se obtiene la media y al seleccionar α=0,5=50% se obtiene la mediana, es decir, α debe estar entre estos dos valores. Cuando se realiza este procedimiento es bastante común la utilización de un α=0,1=10% en donde se excluyen 20% de los datos. Para analizar la distorsión de los datos se recomienda graficar, como se explicará más adelante, o hacer el análisis respectivo de la media y mediana.

La media podada es una buena aproximación cuando se observan datos atípicos. Los datos atípicos de indicadores pueden representar bien sea un muy buen comportamiento o un muy mal comportamiento del indicador respecto a la mayoría de los datos. Sin embargo, al momento de depurar los datos la Entidad Estatal debe tener la precaución de depurar los datos que representen el indicador de proveedores que a pesar de Guía para la Elaboración de Estudios de Sector 15 mostrar un comportamiento atípico respecto al resto, estarían en capacidad de ejecutar el contrato.

D. Desviación estándar muestral

La desviación estándar muestral es una medida de dispersión que mide la distancia promedio de los datos de una muestra respecto a su media. A mayor desviación, mayor la dispersión de los daos de la muestra con respecto a su media o promedio.

$$\text{Desviación Estándar Muestral} = \sqrt{\text{Varianza muestral}}$$

Se define la varianza de una muestra de observaciones X1, X2,…, Xn, cuyo promedio es X y *n* es igual al tamaño de la muestra, como:

$$\text{Varianza muestral} = \frac{\left(\sum_{i=1}^{n} X_i - \bar{X}\right)^2}{n - 1}$$

Por ejemplo, con los mismos datos utilizados en el ejemplo en el concepto de promedio sobre el índice de liquidez de 4 proveedores, esta es la desviación estándar muestral.

$$\text{Varianza muestral} = \frac{(1{,}4 - 2{,}9)^2 + (2{,}2 - 2{,}9)^2 + (1{,}9 - 2{,}9)^2 + (6 - 2{,}9)^2}{4 - 1} = 4{,}45$$

Donde *n* es igual a 4 y el promedio de la muestra X es igual a 2.9.

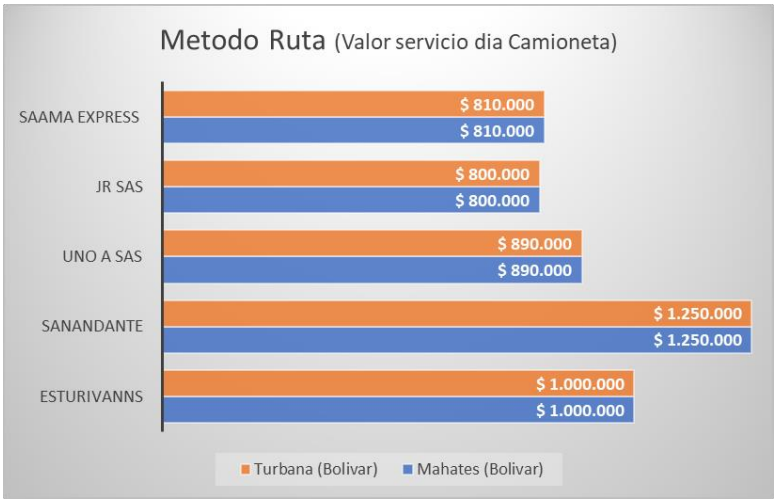
$$\text{Desviación Estándar Muestral} = \sqrt{4{,}45} = 2{,}1$$

**Estas fórmulas corresponden a las recomendadas por Colombia Compra Eficiente, las cuales deben ser implementadas según la necesidad de cada proceso de contratación, la necesidad evidenciada y la complejidad de este.*

ANÁLISIS GRÁFICO

De acuerdo con las cotizaciones recibidas, a continuación, se presenta el comportamiento de los valores unitarios cotizados para cada uno de los servicios distribuidos por método de recolección

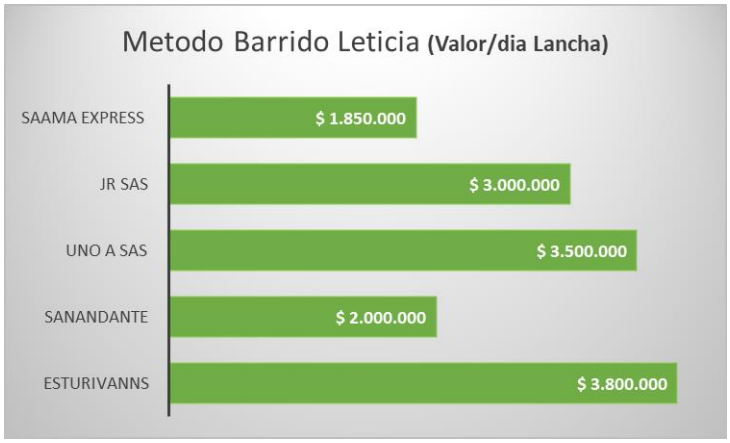
I. Transporte multimodal para el método de recolección por rutas



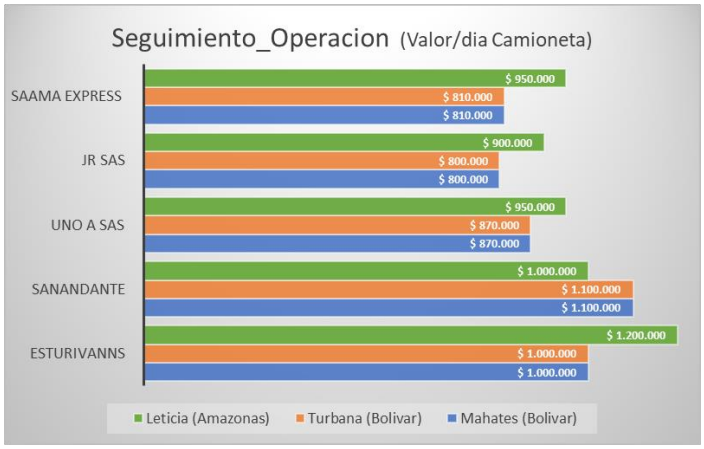
II. Transporte multimodal para el método de recolección por barrido



Transporte Fluvial.



III. Transporte multimodal para el seguimento de la operación, para el servicio de transporte de cabecera municipal a los centros poblados de los correspondientes municipios. Los servicios serán solicitados para los días que lo requiera la operación



IV. Transporte horas móviles y seguimiento de coordinación: para el servicio de transporte por horas en el municipio de leticia (amazonas). los servicios serán solicitados para los días que lo requiera la operación



Valor acumulado total, de todas las cotizaciones enviadas por cada una de las empresas.



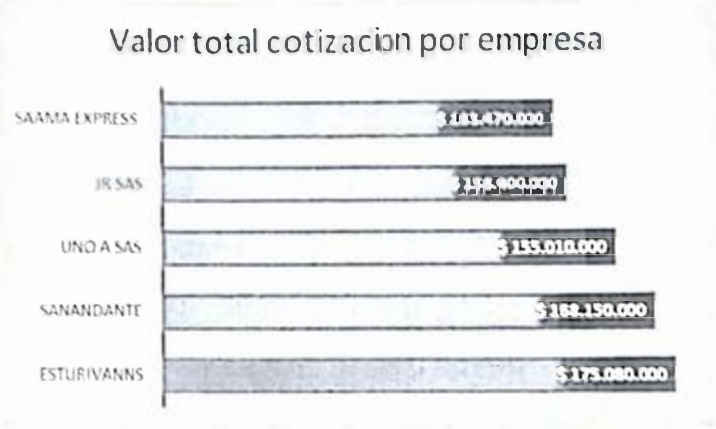
Se analiza que, para el municipio de Leticia – Amazonas, los precios obtenidos en la cotización son mayores a los de Mahates y Turbana (Bolívar). Lo anterior, debido a la dificultad presente en el área para la adquisición de combustibles y el valor de estos, además la situación geográfica de Leticia minimiza la consecución de vehículos con años de fabricación recientes. Los valores que se aprecian para los municipios del departamento de Bolívar son muy semejantes en todas las cotizaciones. Para el caso de transporte fluvial se reflejan valores muy desiguales.

VALOR ESTIMADO DE LA CONTRATACIÓN – VALOR DEL PRESUPUESTO OFICIAL ESTIMADO

El presente proceso de contratación cuenta con el debido respaldo presupuestal contenido en el Certificado de Disponibilidad Presupuestal – CDP número SIIF (87722) de 2022 por valor de **$ 154.022.000.**

Firma en siguiente página

Edgar Fernando Amézquita Nieto
Coordinador GIT Censos y Proyectos Especiales



Se analiza que, para el municipio de Leticia – Amazonas, los precios obtenidos en la cotización son mayores a los de Mahates y Turbana (Bolívar). Lo anterior, debido a la dificultad presente en el área para la adquisición de combustibles y el valor de estos, además la situación geográfica de Leticia minimiza la consecución de vehículos con años de fabricación recientes. Los valores que se aprecian para los municipios del departamento de Bolívar son muy semejantes en todas las cotizaciones. Para el caso de transporte fluvial se reflejan valores muy desiguales.

VALOR ESTIMADO DE LA CONTRATACIÓN –VALOR DEL PRESUPUESTO OFICIAL ESTIMADO

El presente proceso de contratación cuenta con el debido respaldo presupuestal contenido en el Certificado de Disponibilidad Presupuestal – CDP número SIIF (87722) de 2022 por valor de **$ 154.022.000.**

Edgar Fernando Amizquita Nieto
Coordinador GIT Censos y Proyectos Especiales

Escaneado con CamScanner

ANEXO 1

Anexo 1: Informe de cada proceso de contratación	
INFORME DIARIO DEL PROCESO DE COTIZACION – ELABORACION ESTUDIO DE MERCADO	
Proceso N.º	SC-001A-2022
Objeto	Contratar los servicios de transporte multimodal para la movilización del personal que participará en el operativo Censo Experimental 2022 en los municipios de Leticia (Amazonas), Mahates y Turbana (Bolívar)".
Fecha de Radicación Estudios Previos	
Fecha Entrega de Estudios Previos por Mail	
Dane y/o Fondane	**DANE**
Observaciones de los Históricos	
Fecha en que se Realizaron las Solicitudes de Cotización	• Fecha de publicación de cotización: 11 de julio 2022. • Plazo para solicitar aclaraciones: 15 de julio 2022.
N.º de Proveedores que se Invitaron a Cotizar.	**Se adelanto proceso público de cotización a través de la plataforma de SECOP II No. SC 001A 2022**
Plazo para Cotización.	19 de julio de 2022
Observaciones	Una empresa solicita aclaración al proceso de cotización enviando tres observaciones. (11/07/2022 5:23:28 Secop II).
Conclusiones	Envió de documento por medio electrónico con la aclaración de las observaciones el día 12 de julio de 2022.
Cotizaron las Siguientes Empresas	**Cinco empresas**
1. Esturivanns SAS. por un valor:	$ 175.080.000
2. Sanandante transportes especiales SAS por un valor:	$ 168.150.000
3. Transportes especiales uno a SAS por un valor:	$ 155.010.000
4. Transportes especializados JR SAS por un valor:	$ 138.400.000
5. Servicio de transportes Saama Expres SAS por un valor	$ 133.470.000