ANÁLISIS DEL SECTOR

OBJETIVO DEL ANALISIS DEL SECTOR

El objetivo del presente análisis del sector está encaminado a conocer y establecer el comportamiento del mercado en su oferta y demanda en el sector de servicios de Transporte de Carga por Vía Terrestre – en vehículo tipo grúa. Para nuestro caso son servicios de transporte para trasladar y dejar en custodia de la FGN – Regional Central vehículos automotores y autopartes incautados, a excelente precio y calidad. A fin de cubrir y atender convenientemente. De igual manera este análisis permite conocer el comportamiento de aspectos técnicos, administrativos, financieros, operativos y capacidad de respuesta inmediata a las necesidades de las sedes de la entidad y su capacidad operativa y control en un mercado amplio y competitivo.

OBJETO: la Fiscalía General de la Nación – Subdirección Regional de Apoyo Central, requiere contratar**, "Servicio de Transporte de Carga por Vía Terrestre, en vehículo tipo 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 transporte de carga por vía terrestre en vehículos tipo grúa y logística para cargue y descargue acorde a cada vehículo y autoparte. 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. ASPECTOS SECTOR TRANSPORTE

1.2. ANÁLISIS DE MACRO Y MICROENTORNO DEL SECTOR CARGA TERRESTRE POR CARRETERA

ANÁLISIS MACROENTORNO. El autor Julio Ramírez Arango en su texto "El gerente eficaz" argumenta la importancia del entorno para una empresa: "Para entender la importancia del entorno que rodea a cualquier organización, basta notar que: El éxito de cualquier organización depende del grado en el cual sus actividades logran una respuesta favorable del entorno en el que se desenvuelve. Además el éxito de la organización depende del ajuste de esta a su entorno. Por lo tanto, el análisis del entorno es la clave para impulsar el éxito de la organización... El número y la velocidad de los cambios se están dando en el entorno aumentan considerablemente y gran parte de los cambios

están relacionados con el desarrollo tecnológico y están teniendo una fuerte incidencia en la forma en que las empresas compiten entre sí y el grado de cobertura de sus actividades...

Observar elementos propios del entorno permite analizar las condiciones particulares que afectan de manera directa o indirecta el modo de operación de las organizaciones. La visión en el ámbito externo debe someterse a indicadores, leyes, normas, informes, decisiones estatales y sucesos recientes, observando a su vez las condiciones económicas, políticas, tecnológicas ambientales y sociales. Para el presente análisis de entorno no serán tenidas en cuenta en su totalidad todas las condiciones, sino que se tomarán los factores de mayor incidencia con la problemática del sector y el segmento de tractocamiones 2.1.1 Análisis económico Para el análisis económico se toma en cuenta el análisis de los indicadores junto con las proyecciones de estos para entender mejor el fenómeno de la desaceleración y predecir el futuro para la operación de las empresas en relación con los hechos económicos. Para esto Miguel Ángel Cornejo en su libro "enciclopedia de excelencia "afirma que: "Los acontecimientos económicos que vive el mundo empresarial obligan a reflexionar profundamente sobre el presente y el futuro inmediato, para descubrir auténticas tendencias que está tomando nuestra economía… Es un deber evaluar todas sus dimensiones macro que marcarán decisivamente el futuro próximo" 14. En procura de un conocimiento integral del problema se toman en cuenta las variables económicas que tienen mayor impacto con la desaceleración, entre estas cabe mencionar el PIB, la inflación, la devaluación, la tasa representativa del mercado, la balanza comercial y los precios del petróleo. Esto llevará a concluir que las condiciones externas en materia económica incidieron en la caída de la demanda de vehículos en las empresas Para comenzar se debe tener en cuenta que se habla de PIB real y PIB nominal, la diferencia entre ellos está en que el PIB real tiene la afectación del fenómeno inflacionario por lo cual permite ver un crecimiento de la riqueza más cercano a la realidad. La siguiente habla muestra el comportamiento del PIB durante los últimos siete años. Se debe tener en cuenta este indicador debido a que el crecimiento de la economía es un elemento que está sustentado por el desarrollo de los sectores económicos. Fernando Ojeda en su libro entorno para los negocios expone que el PIB "mide el nivel de riqueza de un país, región o ciudad"

GRAFICA N° 01. Comportamiento PIB 2010-2017 en Colombia.



FUENTE. DANE - Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales

La economía colombiana en 2017 no tuvo un buen comportamiento durante el último año, ya que tuvo un descenso del 0.2% comparado con 2016. Para analizar las causas de este decrecimiento es necesario observar qué subsectores originaron la desaceleración, es así como encontramos que subsectores como la explotación de minas y canteras, la industria manufacturera, y la construcción tuvieron un decrecimiento que afectó el crecimiento del país.

Fuente: JULIÁN ESTEBAN MARTÍNEZ BARBOSA - UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA FACULTAD DE SOCIALES Y EMPRESARIALES PROGRAMA ADMINISTRACION DE EMPRESAS BOGOTÁ D.C. 2018.

1.2.1. El transporte de carga sólida en el país creció 5% en 2019

En lo corrido del año pasado se movilizaron más de 118 millones de toneladas de carga sólida en el país, lo cual significó 5,8 millones más que en 2018. Su crecimiento fue de 5%, de acuerdo con el último informe del Registro Nacional de Despachos de Carga por Carretera (Rndc) del Ministerio de Transporte.
Adicionalmente, la entidad informó que se transportaron cerca de 4.049 millones de galones de carga líquida, por lo cual hubo un incremento de casi 341 millones (8,32%) frente al año inmediatamente anterior.

Los corredores que tuvieron un mayor aumento de carga movilizada con respecto al 2018, fueron la vía Medellín - Cúcuta (42,1%), Bogotá - Cúcuta (36,9%), Bogotá - Buenaventura (28,9%) y Bogotá - Buenaventura (28,9%).

Entre los productos que más se transportaron por estos corredores se destacan: cemento, agua mineral, harina y bienes de consumo, de acuerdo con los datos del Rndc.

De acuerdo con el viceministro de Transporte, Juan Camilo Ostos, estos resultados "se deben, en gran medida, a políticas como el fortalecimiento de los corredores logísticos y las Alianzas Logísticas Regionales y a todas las acciones que se han llevado a cabo desde el Gobierno para garantizar la seguridad en las vías, la calidad y la legalidad en la prestación del servicio de transporte en todo el territorio nacional".

El funcionario además resaltó que durante 2019, las transacciones entre las empresas de transporte de carga y los propietarios de vehículos fueron de $10,2 billones, casi $1 billón más que en 2018.

"Desde el primer día del Gobierno, nos dedicamos a la discusión y aprobación de 18 artículos que fueron incluidos en el Plan Nacional de Desarrollo y al abordaje de las problemáticas del sector de manera estructural, buscando brindar soluciones definitivas que garanticen mejores condiciones para el transporte en Colombia", aseguró Ostos. De otro lado, el Viceministro dijo que se han realizado más de 700 mesas nacionales y regionales de trabajo, con el fin de laborar de "manera constructiva y concertada para obtener resultados verificables".

En línea con lo ya mencionado, Ostos aseguró que para "este mes están convocados distintos gremios de transportadores para continuar revisando los retos del año y establecer un plan de trabajo que

permita seguir avanzando y proponer soluciones reales y conjuntas para conservar la tendencia de crecimiento del sector".
Fuente: PORTAFOLIO - ENERO 28 DE 2020

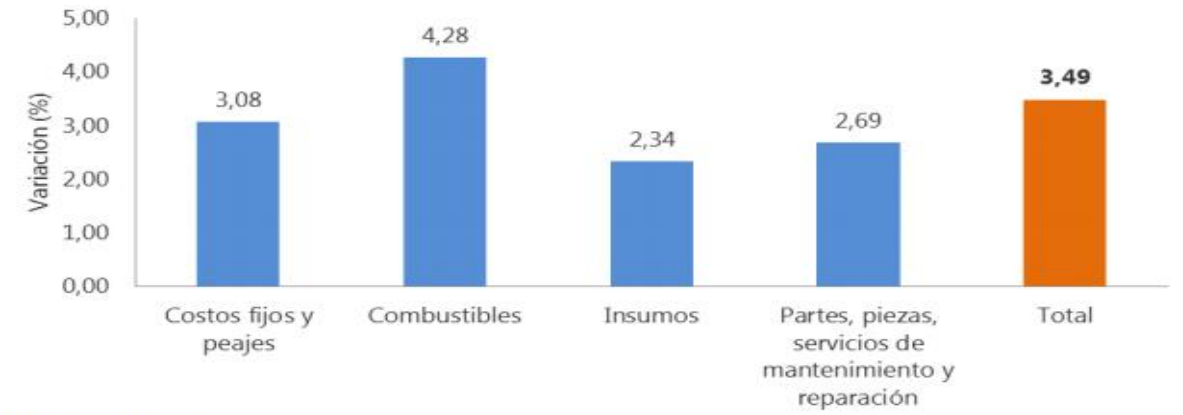
1.2.2. Encuesta básica de empresas de transporte de carga

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)

1.2.3. Índice de costos del transporte de carga por carretera (ICTC)

En diciembre del 2019, el ICTC presentó una variación anual de 3,49% en comparación con diciembre 2018.

GRAFICA N° 02: Variación anual del ICTC, según grupos de costos Total nacional diciembre 2019.



Fuente: DANE - ICTC

1.2.4. RESULTADOS ANUALES (diciembre 2019/diciembre 2018).

Variación y contribución anual por grupos de costos

En diciembre del 2019, el ICTC presentó una variación anual de 3,49% en comparación con diciembre 2018. Los grupos Insumos (2,34%), Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (2,69%) y Costos fijos y peajes (3,08%) presentaron las menores variaciones, seguido por el grupo de Combustibles (4,28%).

CUADRO N° 01. ICTC Variación y contribución anual según grupos de costos diciembre 2018 - 2019

Grupos de costos	Peso %	2019 Variación %	2019 Contribución Puntos Porcentuales	2018 Variación %	2018 Contribución Puntos Porcentuales
Combustibles	40,20	**4,28**	**1,80**	8,16	3,33
Insumos	9,79	**2,34**	**0,23**	1,50	0,15
Costos fijos y peajes	45,19	**3,08**	**1,34**	3,59	1,59
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación	4,81	**2,69**	**0,13**	1,47	0,07
Total	**100,00**	**3,49**	**3,49**	**5,14**	**5,14**

Fuente: DANE - ICTC

El mayor aporte a la variación anual del ICTC (3,49%), se registró en el grupo de Combustibles, el cual aportó 1,80 puntos porcentuales.

1.2.5. UN BALANCE POR MODALIDAD DE TRANSPORTE

La Administración Santos I-II (2010-2018) logró importantes avances en institucionalidad (ANI-FDN) y mejoras al marco regulatorio de la infraestructura del transporte. Allí se destacan la Ley 1208 de 2012 (relativa a las APPs); la Leyx1682xdex2013; y la Ley 1882xdex2018. Estas últimas se concentraron en romper cuellos de botella relativos a lo que Anif ha denominado la "triada de problemas de infraestructura" en Colombia: consultas con comunidades, adquisición de predios y obtención de licencias ambientales.

Los cierres financieros de la primera ola de concesiones-4G incluyeron nueve proyectos con inversiones cercanas a los $11 billones, lo cual permitió incrementar la inversión en infraestructura de transporte hacia valores cercanos a 2,5% del PIB por año durante 2016-2018. Si bien esto ha implicado un avance importante respecto de la inversión de solo 1,5% anual durante la década pasada, esta cifra todavía se queda corta frente a la idea de lograr inversiones anuales por lo menos de 3,5% del PIB por año. Esta meta ha sido la recomendada por las multilaterales para cerrar el rezago histórico de Colombia en infraestructura.

Infortunadamente, en años recientes la infraestructura de transporte ha avanzado a paso lento en sus ejecutorias y actualmente enfrenta serios tropiezos por cuenta de escándalos de corrupción asociados a Ruta del Sol II-III. Aún no se han entregado plenamente los trabajos de la vía Cali – Buenaventura (tan solo 130kms que han tomado más de una década en culminarse); persisten faltantes presupuestales para culminar el Túnel de la Línea (que ahora se anuncia tan solo se terminará a finales de 2020, a pesar de que Santos II había prometido que se inauguraría antes de entregar su segundo mandato en agosto de 2018); han colapsado varios puentes; e Hidro-Ituango

aún no se sabe si podrá entrar en funcionamiento, enfrentando atrasos por lo menos de tres años. Todo lo anterior se refleja en un sector construcción que ha caído a ritmos de -2% anual, tanto en 2017 como en 2018.

Sin embargo, a nivel sectorial los resultados son algo disímiles, pues mientras que las obras de aeropuertos-puertos han venido avanzando a ritmos satisfactorios, las relacionadas con navegación fluvial y ferrocarriles han tenido resultados bastante pobres. Los avances en rutas viales se ubican en la zona intermedia de ejecución y también con alta varianza: buenos en la zona de la costa norte (puente Pumarejo-Alterno); medios en la del Pacífico (Cali-Buenaventura); y llenos de problemas en la zona central (salidas de Bogotá) y hacia el Oriente (Santanderes y Meta).

Esta coyuntura resulta adecuada para hacer un balance de estos avances en infraestructura de transporte y los desafíos que enfrentará la Administración Duque durante 2019-2022.

Transporte Aéreo: Desempeño satisfactorio

Hubo inversiones por unos $5 billones durante 2010-2018 (a ritmos de 0.1% del PIB por año) en lo relacionado con aeropuertos. Gracias a ello se logró la construcción-adecuación de más de 100 pistas de aterrizaje, llegando a un total de 703 (vs. 590 en 2010). Allí se destacan las ampliaciones del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (requiriendo inversiones cercanas a $2,5 billones) y las readecuaciones del José María Córdova de Rionegro-Antioquia ($430.000 millones) y Cali ($230.000 millones). También resultaron favorables las modernizaciones de las terminales de Santa Marta, Bucaramanga y Quibdó, mientras que avanzan a buen ritmo las de Pereira y Barranquilla. Lamentablemente, no se ha avanzado en el aeropuerto de Buenaventura y se nos dice que ello se debe a serios problemas en adquisición de predios, sin lo cual resultará imposible adecuar la pista para que reciba aviones jet.

Parte de estos avances se reflejan en un mejor desempeño de Colombia en materia de transporte aéreo, habiendo escalado en el Índice del World Economic Forum (WEF) hacia la posición 48/140 en 2018 (puntaje de 62.5) vs. La posición 89/139 en 2010 (puntaje de 58,6). En este frente Colombia ahora supera la calificación promedio de América Latina (53,3).

Puertos Marítimos: Desempeño satisfactorio en el Caribe, pero tan solo aceptable en el Pacífico. En este frente se realizaron inversiones por otros $5 billones durante la última década (0,1% del PIB por año), lo cual permitió ampliar la movilización de mercancías a cerca de 450 millones de toneladas en 2017 (vs. 290 millones en 2010). Mientras los puertos del Caribe explican 70% de la carga, los del Pacífico explican 30%; ambos han crecido a ritmos satisfactorios del 9% anual. Se ha tenido un buen ritmo de inversión, especialmente con el puerto de Aguadulce y TCBuen (Terminal-Contenedores) en Buenaventura. Sin embargo, la logística deja aún mucho que desear, tanto en la operación de "scanner" como en la salida de las propias bodegas en Buenaventura.

No debe entonces sorprendernos que el índice-portuario del WEF no refleje mejorías sustanciales, manteniéndonos aún en valores de 47,3, por debajo de la media de 50 en América Latina.

FUENTE: LR – La republica – enero 15 de 2019

1.2.6. 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

1.3. ASPECTO REGULATORIO

* 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.

1.3.1. Marco normativo general

Constitución Nacional artículos 1, 56, 58, 333, 334, 336 y 365

Código de Comercio artículos 981 a 1035 Contrato de Transporte
(1993) Ley 105 de 1993 Disposiciones Básicas Sector Transporte
(2002) Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, modificado por las Leyes 1005 de 2006 y 1383 y 1397 del 2010
(1996) Ley 336 de 1996 Disposiciones Generales para los Modos de Transporte *Modificada
(2011) Ley 1450 de 2011, modifica el artículo 46 de la ley 336 de 1996 y fija amnistía para pago de multas de tránsito.

Estructura empresarial
(1988) Decreto 2044 de 1988 Transporte de Productos Especiales
(2001) Decreto 173 de 2001 Condiciones de Habilitación y de Prestación del Servicio
(2002) Resolución 2465 de 2002 Obligaciones Especiales de Cooperativas ante Supertransporte
(2006) Decreto 2868 de 2006 Capital Empresas Cooperativas
(2009) Decreto 1499 de 2009 Modifica Decreto 173 de 2001 (respecto a manifiesto de carga en área urbana)
(2009) Resolución 1552 de 2009 Registro Único Nacional de Tránsito

Pesos y dimensiones
Resolución 4100 de 2004Resolución 2888 de 2005
Resolución 4959 de 2006 Permisos Carga Extra dimensionada
Resolución 5081 de 2006 Reglamenta Permisos Extra dimensionada
Resolución 5280 de 2006 Reglamenta Permiso extra dimensionada
Resolución 4193 de 2007 Reglamenta Permisos Extra dimensionada
Resolución 1782 de 2009 Modifica Resolución 4100 de 2004 (Peso en vehículos tipo 2)
Resolución 5967 de 2009 Reglamenta Equipos Especiales

Repotenciación
Resolución 2502 de 2002

Seguridad equipos
Resolución 2394 de 2009 Disposiciones sobre Seguridad Equipos de Transporte

Restricción vehicular domingo y festivos
2007 Resolución 5776 de 2007 Restricción Vehicular Diciembre
2010 Resolución 0915 de 2010

Relaciones económicas
(1998) Resolución 870 de 1998 Modifica Resolución 2113 de 1997
(2008) Decreto 2092 de 2011 Regulación Relaciones Económicas
(1997) Resolución 2113 de 1997 Condiciones de Cargue y Descargue

Transporte multimodal
Código de Comercio artículo 987
(1996) Decreto 2295 de 1996 Reglamento Transporte Multimodal

Transporte de mercancías peligrosas
(2002) Decreto 1609 de 2002 Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas

Normas de tránsito
(1993) Acuerdo 051 de 1993 Equipo de Carretera
(2004) Decreto 4116 de 2004 Condiciones para Cambio de servicio
(2008) Resolución 0319 de 2008 Cambio de Servicio (volquetas)
(2004) Resolución 1050 de 2004 Señalización Vial
(2010) Resolución 1384 de 2010 Establece límites de velocidad

1.3.2. **Nuevas tarifas de comparendos, patios y grúas para el 2020**

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.

1.3.3. Algunas empresas que prestan servicio de transporte de carga en vehículos tipo grúas en Bogotá.

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

1.3.4. 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.

1.4. INDICADORES ECONOMICOS DEL SECTOR.

GRAFICA N° 09 – Indicadores Económicos

A continuación se presenta cuadro N° 02 de los indicadores económicos correspondientes a registros del día jueves 30 de enero de 2020, tomados directamente de la página del DANE, así:

CUADRO N° 02. – Indicadores Económicos – Dane – enero 30 de 2020



1.5. PRODUCTO INTERNO BRUTO (PIB) – TERCER TRIMESTRE DE 2019

1.5.1. PRODUCTO INTERNO BRUTO SERIES ENCADENADAS DE VOLUMEN CON AÑO DE REFERENCIA 2015

En el tercer trimestre de 2019pr, el Producto Interno Bruto en su serie original crece 3,3 % respecto al mismo periodo de 2018pr. Las actividades económicas que más contribuyen a esta dinámica son (ver tabla 1):

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 5,9%.

• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y servicios sociales crece 4,3%.

• Actividades financieras y de seguros crece 8,2% Durante el año corrido de 2019, respecto al mismo periodo del año anterior, el crecimiento del Producto Interno Bruto es de 3,1%. Las actividades que más explican este comportamiento son:

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 4,9%.

• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y servicios sociales crece 3,8%.

• Actividades financieras y de seguros crece 6,1%. Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie corregida de efecto estacional y calendario crece 0,6%. Esta variación se explica principalmente por la siguiente dinámica:
• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 1,7%.
• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y servicios sociales crece 1,4%.
• Industrias manufactureras crece 0,4%.

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica Tasas de crecimiento en volumen1 2019pr – Tercer trimestre.

Actividad económica	Tasas de crecimiento		
	Serie original		Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2019pr - III / 2018pr - III	2019pr / 2018pr	2019pr - III / 2019pr - II
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	2,6	2,0	0,4
Explotación de minas y canteras	1,0	2,5	1,6
Industrias manufactureras	1,5	1,7	0,4
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	2,8	2,9	1,0
Construcción	-2,6	-1,9	1,1
Comercio al por mayor y al por menor[3]	5,9	4,9	1,7
Información y comunicaciones	-0,6	2,5	-2,9
Actividades financieras y de seguros	8,2	6,1	2,0
Actividades inmobiliarias	3,0	3,0	0,7
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	3,7	3,6	-1,0
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	4,3	3,8	1,4
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	2,9	2,6	0,4
Valor agregado bruto	3,2	3,1	0,5
Total impuestos menos subvenciones sobre los productos	4,3	3,9	1,0
Producto Interno Bruto	**3,3**	**3,1**	**0,6**

Fuente: DANE, Cuentas nacionales
pr 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.

1.5.2. PIB desde el enfoque de la producción - Valor agregado por actividad económica

Comercio al por mayor y al por menor. En el Tercer trimestre de 2019pr, el valor agregado de la actividad de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos, transporte y almacenamiento, y alojamiento y servicios de comida crece 5,9% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2018pr. Esta dinámica se explica por (ver tabla 2):

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 5.9%.
• Transporte y almacenamiento crece 6,7%
• Alojamiento y servicios de comida crece 4,8%. Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el valor agregado de la actividad de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos, transporte y almacenamiento, y alojamiento y servicios de comida crece 1,7% en su serie corregida de efecto estacional y calendario, comportamiento explicado por la siguiente dinámica:
• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 1,6%.
• Transporte y almacenamiento crece 1,2%.
• Alojamiento y servicios de comida crece 0,8 %

Tabla 2. Comercio al por mayor y al por menor1 Tasas de crecimiento en volumen2 2019pr – Tercer trimestre.

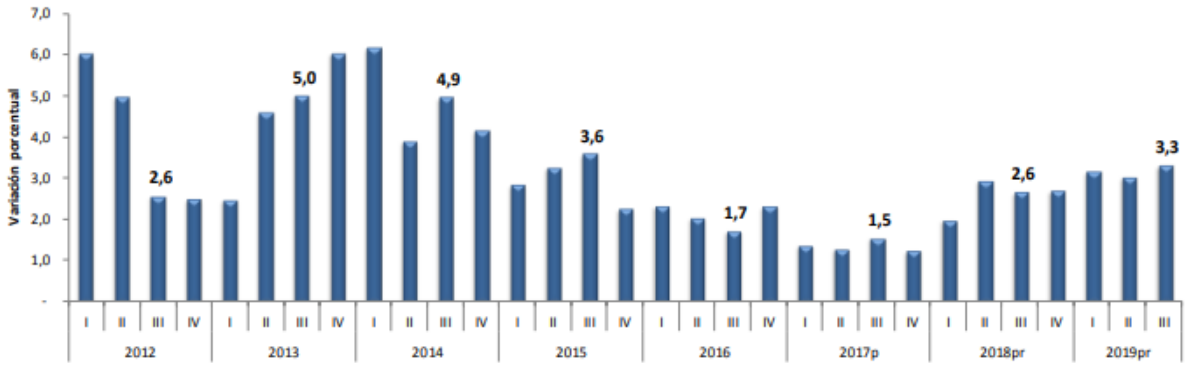
Actividad económica	Tasas de crecimiento		
	Serie original		Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2019pr - III / 2018pr - III	2019pr / 2018pr	2019pr - III / 2019pr - II
Comercio al por mayor y al por menor[3]	5,9	5,0	1,6
Transporte y almacenamiento	6,7	4,8	1,2
Alojamiento y servicios de comida	4,8	4,9	0,8
Comercio al por mayor y al por menor[1]	**5,9**	**4,9**	**1,7**

Fuente: DANE,Cuentas nacionales
pr preliminar
[1]Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida.
[2]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[3]Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas.

1.5.3. PIB desde el enfoque del gasto

En el tercer trimestre de 2019pr, el Producto Interno Bruto en su serie original crece 3,3% respecto al mismo periodo de 2018pr. Esta dinámica se explica por los siguientes crecimientos del componente del gasto (ver grafica 03):
• Gasto en consumo final crece 4,7%.
• Formación bruta de capital crece 5,5%.
• Exportaciones crecen 1,9 %.
• Importaciones crecen 10,0%. Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto crece 0,6% en su serie corregida de efecto estacional y calendario. Esta variación se explica por la siguiente dinámica:
• Gasto en consumo final crece 1,2%.
• Formación bruta de capital crece 2,8%.
• Exportaciones decrecen 1,2%.
• Importaciones crecen 1,9%.

GRAFICA N° 03– Producto Interno Bruto (PIB) Tasas de crecimiento en volumen1 2012-I – 2019pr -III



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

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

En diciembre de 2019 la variación anual del IPC fue 3,80%

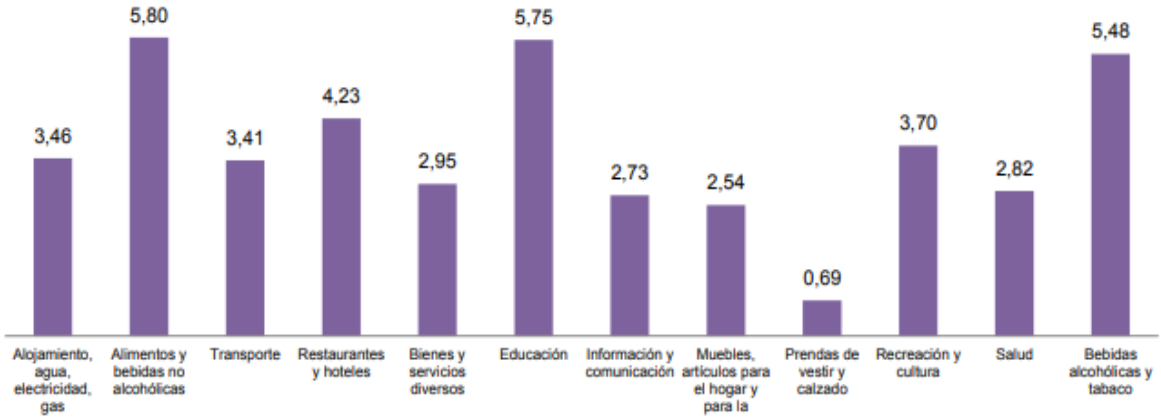
GRAFICA N° 04– Variación anual y mensual del Índice de Precios al Consumidor (IPC) Total, nacional 2018 - 2019 (diciembre)

IPC	Diciembre			
	Variación anual		Variación mensual	
	2019	2018	2019	2018
IPC total	**3,80**	3,18	**0,26**	0,30

Fuente: DANE, IPC.

El comportamiento anual del IPC total en diciembre de 2019 (3,80%) se explicó principalmente por la variación anual de las divisiones Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles y Alimentos y bebidas no alcohólicas y Transporte. Las mayores variaciones se presentaron en las divisiones Alimentos y bebidas no alcohólicas (5,80%) y Educación (5,75%).

GRAFICA N° 05 - Variación anual del Índice de Precios al Consumidor (IPC) Por divisiones 2019 (diciembre).



Fuente: Dane.

En diciembre de 2019 la variación anual del IPC Total fue 3,80% frente a diciembre de 2018. La mayor variación anual se registró en la división Alimentos y bebidas no alcohólicas (5,80%). Para diciembre de 2019 los mayores incrementos de precio se registraron en las subclases: frutas frescas (20,07%) y bananos (19,23%); las mayores variaciones negativas se presentaron en concentrados para preparar refrescos (-13,19%), cebolla (-11,27%) y legumbres secas (-4,91%).

La división Educación registró una variación anual de 5,75%, la segunda mayor variación anual. En diciembre de 2019 los mayores incrementos de precios se reportaron en las subclases: educación secundaria (6,73%), educación preescolar y básica primaria (6,16%) e inscripciones y matrículas en carreras técnicas, tecnológicas y universitarias (5,72%); la única disminución de precio se reportó en la subclase: diplomados, educación continuada, preicfes, preuniversitarios (-2,09%).

La división Prendas de vestir y calzado registró una variación anual de 0,69%, la menor variación anual. La única disminución de precio se reportó en la subclase: prendas de vestir para mujer (-0,63%). En diciembre de 2019 los mayores incrementos de precio se registraron en las subclases: uniformes (3,78%), lavado y planchado de ropa (3,66%) y otros artículos y accesorios de vestir para hombre y mujer, incluyendo artículos de vestir para adulto y bebé y materiales (1,87%). La división Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar registró una variación anual de 2,54%, la segunda menor variación anual. La única disminución de precio se reportó en la subclase: accesorios eléctricos pequeños (-1,01%).

En diciembre de 2019 los mayores incrementos de precio se registraron en las subclases: servicio doméstico (3,84%), elementos de aseo (3,70%) y estufas, hornos y pipetas de gas (3,56%). En diciembre de 2019 las mayores contribuciones a la variación anual en las doce divisiones del IPC Total se registraron en las siguientes subclases: arriendo imputado con 0,39 puntos porcentuales, arriendo efectivo con 0,28 puntos porcentuales y comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio con 0,26 puntos porcentuales. Las subclases con las menores contribuciones se registraron en: equipos de telefonía móvil, similares y reparación con -0,04 puntos porcentuales,

cebolla con -0,02 puntos porcentuales y equipo para la grabación, recepción y reproducción de imagen y sonido con -0,01 puntos porcentuales.

1.7. SALARIO MINIMO.

El salario mínimo en Colombia para el 2020 será de $980.657, es decir 6 % más que en el 2019 (alza integrada que incluye el auxilio de transporte), según el decreto emitido este jueves por el presidente Iván Duque.

Es decir, que el aumento del salario mínimo fue de $49.687, lo que lo lleva a **$877.803;** en tanto que el auxilio de transporte reporta un alza de $5.822 y pasará a $102.854, para un total de $980.657. Es de anotar que el alza integrada (entre salario mínimo y auxilio de transporte) es de $55.508 frente al 2019.

El mandatario colombiano firmó la resolución del salario mínimo 2020 luego de que no se lograra un acuerdo en la mesa de concertación entre el Gobierno y las centrales obreras, quienes pedían un alza integrada de un millón de pesos, incluyendo el auxilio de transporte. La propuesta final de los empresarios en el marco de la negociación fue del 5.88 %, mientras que las centrales obreras propusieron un incremento del 8,1 % y finalmente este jueves escasamente redujeron su propuesta a 8,0%.

1.8. TASA DE DESEMPLEO EN COLOMBIA

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

Para el mes de noviembre de 2019, la tasa de desempleo fue 9,3%, la tasa global de participación 63,7% y la tasa de ocupación 57,8%. En el mismo mes del año anterior estas tasas fueron 8,8%, 63,1% y 57,5%, respectivamente.

En noviembre de 2019 la tasa de desempleo fue 9,3% a nivel nacional; y 10,4% en 13 ciudades y áreas metropolitanas *Las variaciones en la tasa de desempleo en el total nacional y en las 13 ciudades y áreas metropolitanas no son estadísticamente significativas.

GRAFICA N° 06 – Tasa global de participación, ocupación y desempleo Total nacional – Total 13 ciudades y áreas metropolitanas Noviembre (2019 - 2018).

Tasas (%)	Total Nacional		Total 13 ciudades y áreas metropolitanas	
	Noviembre 2019	Noviembre 2018	Noviembre 2019	Noviembre 2018
TGP	**63,7**	63,1	**66,4**	65,5
TO	**57,8**	57,5	**59,5**	59,1
TD	**9,3**	8,8	**10,4**	9,8

Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares – GEIH.

GRAFICA N° 06 - Población ocupada, desocupada e inactiva Total nacional – Total 13 ciudades y áreas metropolitanas Noviembre (2019 - 2018)

Miles de personas	Total Nacional		
	Noviembre 2019	Noviembre 2018	Variación absoluta
Población ocupada	22.874	22.462	+413*
Población desocupada	2.332	2.156	+176
Población inactiva	14.336	14.425	-89

Miles de personas	Total 13 ciudades y áreas metropolitanas		
	Noviembre 2019	Noviembre 2018	Variación absoluta
Población ocupada	11.014	10.783	+230*
Población desocupada	1.275	1.177	+98
Población inactiva	6.215	6.299	-84

Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares - GEIH.

• La población ocupada en noviembre de 2019 aumentó 413 mil personas (variación estadísticamente significativa), con relación al mismo mes del año anterior. Esta variación es la más alta desde noviembre de 2015.
• A nivel nacional, Comercio, hoteles y restaurantes, junto con Construcción, fueron las ramas de actividad económica con el mayor crecimiento de la población ocupada en noviembre de 2019, registrando un aumento de 663 mil y 134 mil personas respectivamente.
• La tasa de ocupación fue 57,8% lo que presentó un incremento de 0,3 puntos porcentuales a la registrada en el mismo mes de 2018. Es la primera vez en 2019 que se registra un incremento en la tasa de ocupación.
• En noviembre de 2019 la tasa global de participación creció 0,6 puntos porcentuales con relación a noviembre del año anterior. Desde marzo de 2019 no se registraba un incremento de esta tasa.
• La tasa promedio de desempleo entre enero y octubre de 2019 fue 10,7%. Al incluir a noviembre en este promedio, la tasa disminuye a 10,6%.
• La población desocupada a nivel nacional en noviembre de 2019 se incrementó en 176 mil personas con respecto al mismo mes de 2018, variación que no es estadísticamente significativa.
• En las 13 ciudades y áreas metropolitanas, en noviembre de 2019 la tasa de ocupación fue 59,5%. Para el mismo mes de 2018 fue 59,1%.
• En noviembre de 2019 se registró un incremento de 230 mil personas ocupadas en las 13 ciudades y áreas metropolitanas.
• Las ramas de Comercio, hoteles y restaurantes (+139 mil personas), y de Construcción (+120 mil), fueron las de mayor crecimiento de la población ocupada en las 13 ciudades y áreas metropolitanas.

Población ocupada (noviembre de 2019) Total nacional - En noviembre de 2019, la población ocupada en el país fue 22,8 millones de personas, 413 mil personas más (variación estadísticamente significativa) que el mismo mes de 2018, representando un incremento de 1,8%. Esta variación es la más alta desde noviembre de 2015. Las 13 ciudades y áreas metropolitanas contribuyeron con 1,0 punto porcentual (p.p.) al total de esta variación. Otras cabeceras aportaron también 1,0 p.p. Tunja, Florencia, Popayán, Valledupar, Quibdó, Neiva, Riohacha, Santa Marta, Armenia y Sincelejo registraron en conjunto una contribución de -0,2 p.p. Por sexo y rangos de edad, el aumento de la población ocupada en el país se concentró principalmente en los hombres entre 25 y 54 años (+125 mil personas), y entre 10 y 24 años (+93 mil). El número de mujeres ocupadas de 55 años y más se incrementó en 73 mil personas.

En cuanto al nivel educativo, las mayores contribuciones a este incremento están asociadas a la población con educación técnica profesional y tecnológica (1,0 punto porcentual), y con educación media (0,8 p.p.). En contraste, la población con educación universitaria y posgrado tuvo una contribución de -0,3 p.p. Por otra parte, Comercio, hoteles y restaurantes, junto con Construcción, fueron las ramas de actividad económica con el mayor crecimiento de la población ocupada en noviembre de 2019, registrando un aumento de 663 mil y 134 mil personas respectivamente. En la primera se destacó la contribución de Expendio de alimentos preparados en el sitio de venta (6,5 p.p. al total de la rama), mientras que en la segunda se resalta Terminación y acabado de edificaciones y obras civiles (6,2 p.p. al total de la rama). La rama Agricultura, pesca, ganadería, caza y silvicultura presentó una reducción de 275 mil personas ocupadas, con énfasis en la producción específicamente pecuaria (-4,8 p.p. al total de la rama) y la producción específicamente agrícola (-2,5 p.p.).

De acuerdo con el tamaño, las empresas de hasta 10 personas contribuyeron con 1,3 puntos porcentuales en el aumento de la población ocupada, mientras que aquellas de más de 10 personas aportaron 0,6 p.p. Las empresas de hasta 10 personas de la rama de actividad Agricultura, pesca, ganadería, caza y silvicultura registraron una variación de -288 mil personas ocupadas. Las pertenecientes a Comercio, hoteles y restaurantes, con el mismo tamaño, presentaron un aumento de 607 mil personas ocupadas.

13 ciudades y áreas metropolitanas - En noviembre de 2019 la población ocupada en las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 11,0 millones de personas, registrando un incremento de 230 mil personas (variación estadísticamente significativa). Este aumento se concentró en los hombres de 55 años y más (+ 101 mil personas). Como en el total nacional, las ramas de Comercio, hoteles y restaurantes (+139 mil personas), junto con Construcción (+ 120 mil personas), fueron las de mayor crecimiento de la población ocupada.

Población desocupada (noviembre de 2019) Total nacional - Con respecto al mismo mes de 2018, la población desocupada en el país en noviembre de 2019 fue de 2,3 millones de personas, con un incremento de 8,1% (+176 mil personas), variación que no es estadísticamente significativa. La mayor contribución a este aumento se registró en las 13 ciudades y áreas metropolitanas con 4,5 puntos porcentuales. Por sexo y rangos de edad, el incremento de la población desocupada se concentró en mujeres y hombres de 25 a 54 años (+147 mil y +54 mil respectivamente). En contraste, se registró una reducción de 61 mil mujeres desocupadas entre 10 y 24 años con respecto a noviembre de 2018. Las personas con menos de un mes buscando trabajo contribuyeron en 5,5 puntos porcentuales (+118 mil personas) al incremento de la población desocupada, y aquellos que lo buscaron entre 3 y 6 meses aportaron 2,9 p.p. (+63 mil). Por el contrario, se redujo el número de personas con un tiempo de búsqueda entre 2 y 3 meses, y entre 1 y 2 meses, contribuyendo respectivamente en -3,4 p.p. (-73 mil personas) y -1,1 p.p. (-24 mil personas).

13 ciudades y áreas metropolitanas - En las 13 ciudades y áreas metropolitanas la población desocupada en noviembre de 2019 fue 1,2 millones, registrando un aumento de 98 mil personas con relación a noviembre del año anterior. Este incremento se focalizó en las mujeres de 25 a 54 años (+53 mil personas), mientras que se registró una reducción de 10 mil hombres desocupados entre 10 y 24 años.

Población inactiva (noviembre de 2019) Total nacional - Por primera vez desde febrero de 2019 la población inactiva en el país disminuyó. En noviembre de 2019 esta población fue 14,3 millones de personas, lo que significó una variación de -0,6% (-89 mil personas) en comparación con el mismo mes de 2018. Esta reducción se focalizó en Otras cabeceras que registró una contribución de -0,8 puntos porcentuales (-113 mil personas). Por sexo, se redujo en comparación con noviembre de 2018 el número de hombres inactivos de 10 a 24 años, y de mujeres inactivas de 25 a 54 años, en 109 mil y 57 mil respectivamente. Por tipo de actividad y sexo, esta disminución se focalizó en los hombres que estaban estudiando (-128 mil personas), mientras que el número de mujeres en la categoría Otras actividades (incluye incapacidad permanente para trabajar, rentista, pensionado o jubilado y personas que no les llama la atención o creen que no vale la pena trabajar) se incrementó en 124 mil. La población inactiva dedicada a Oficios del hogar aumentó en 36 mil personas.

13 ciudades y áreas metropolitanas - En las 13 ciudades y áreas metropolitanas la población inactiva fue 6,2 millones de personas, disminuyendo en 84 mil personas con respecto a noviembre de 2018 (contribución de -0,6 p.p. al total nacional).

2. 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. 03 - 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

3. 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 de carga en vehículos tipo grúa, para vehículos automotores 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.

El presente análisis corresponde a la necesidad de garantizar el servicio de transporte de carga en vehículos tipo grúa, para atender conniventemente el traslado de vehículos automotores y autopartes

con destino al Patio único de la FGN – Regional Central, según lo dispuesto en la justificación y descripción de la necesidad en el Estudio Previo. A través del SECOP – Colombia Compra Eficiente, se consultaron cuatro (04) procesos con entidades del estado con igual objeto, a fin de establecer valores referentes y proyección de los valores. Es de anotar que se tiene claro el objeto del contrato y los servicios de transporte de carga en vehículos tipo grúa, con base en la estimación de la necesidad actual de la Regional Central.
En consecuencia para materializar la satisfacción, valores y cantidades, se realiza verificación en la página de Colombia Compra Eficiente, a fin de referenciar los procesos contractuales con igual objeto. A continuación relación, así:

CUADRO N° 04. Procesos Contractuales – SECOP – 2017, 2018 y 2019.

NO.	ASPECTOS	ENTIDAD CONTRATANTE			
		DISTRITO TURISTICO Y CULTURAL DE CARTAGENA DE INDIAS	AGENCIA LOGISTICA DE LAS FUERZAS ARMADAS	MUNICIPIO DE TUNJA	ARMADA NACIONAL
1	Tipo de Proceso	Mínima Cuantía	Mínima Cuantía	Mínima Cuantía	Mínima Cuantía
2	Valor del Contrato	$28.712.528,00	$60.000.000,00	$29.110.000,00	$40.000.000,00
3	Tipo de Contrato	Prestacion de servicios	Prestacion de servicios	Prestacion de servicios	Prestacion de servicios
4	Número de Contrato	029-DATT	0047-2017	SMC-AMT-1522019	0058-ARC-CBNG-2018
5	Contratista	Ontime Servicios Especiales SAS	Portes de colombia	Edwin Javier Monroy Garcia	Portes de Colombia
6	Plazo de Ejecución	30 Días	120 Días	65 Días	90 Días

Fuente: Secop – Colombia Compra Eficiente.

Dentro de los procesos contractuales celebrados por la Fiscalía General de la Nación – Subdirección Regional Central y Regional Noroccidental, se tienen antecedentes de contrataciones realizadas en Bogotá, con cobertura de las seccionales: Boyacá, Cundinamarca y Amazonas, para la prestación del servicio de carga en vehículos tipo grúa. A continuación relación de contratos celebrados, así:

CUADRO No. 05 – Contratos de la Fiscalía General de la Nación – 2016 a 2019

NO.	ASPECTOS	ENTIDAD CONTRATANTE			
		FISCALIA GENERAL DE NACION - REGIONAL NOROCCIDENTAL	FISCALIA GENERAL DE NACION - SECCIONAL BOGOTA	FISCALIA GENERAL DE NACION - REGIONAL CENTRAL	FISCALIA GENERAL DE NACION - REGIONAL CENTRAL
1	Tipo de Proceso	Mínima Cuantía	Mínima Cuantía	Mínima Cuantía	Mínima Cuantía
2	Valor del Contrato	$32.650.000	$50.000.000	$30.000.000	$75.000.000
3	Tipo de Contrato	Prestacion de servicios	Prestacion de servicios	Prestacion de servicios	Prestacion de servicios
4	Número de Contrato	003-FGN-2019	IP-19-2017	IP-03-2018	SRC-IP-02-2019
5	Contratista	Julio Ernesto Mendez Perez	Auto gruas la Sexta 24 Horas	Auto gruas la Sexta 24 Horas	Transportes Camabaja Express SAS
6	Plazo de Ejecución	30 Días	240 Días	346 Días	295 Días

Fuente: Secop – Colombia Compra Eficiente.

4. 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, operativa y solvencia económica. Esto quiere decir que pueden participar todas las personas que tengan posibilidad de ofrecer este tipo de servicio de carga en vehículos tipo grúas, con el propósito de asegurar la escogencia de la propuesta más favorable para la entidad.

4.1. 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.

5. 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.06 - 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.

6. 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 tres (03). De igual manera se proyectó los valores del contrato SRC-IP-02 de 2019 contra el valor del IPC (3,80%), para lo cual se realizó el análisis económico aplicando la variable de promedio aritmético.

CUADRO N° 07. – Análisis de Precios Unitarios - **ANEXO NO. 01 - ESTUDIO DE MERCADO**

ITEM	DESCRIPCION	CANTIDAD	COTIZACIONES 2020			PROMEDIOS		VALORES CONTRATO IP - 02 - 2019 MAS IPC			
			COTIZANTE 1	COTIZANTE 2	COTIZANTE 3	PROMEDIO COTIZANTES 1, 2 Y 3	PROMEDIO COTIZANTES 1 y 2	PRECIO UNITARIO	IPC -3,80	PROYECCION PRECIO	DIFERENCIA
1	Servicio Traslado de Una (01) Motocicleta: Bogotá - Patio Único ubicado Vereda Jacalito Municipio de Tenjo (C/marca)	1	$180.000,00	$140.000,00	$283.500,00	$201.167	$160.000	$160.000	$6.080	$166.080	$13.920
2	Servicio Traslado de Dos (02) a Cinco (05) Motocicletas (en el mismo servicio): Bogotá - Patio Único ubicado Vereda Jacalito Municipio de Tenjo (C/marca)	1	$280.000,00	$280.000,00	$341.250,00	$300.417	$280.000	$320.000	$12.160	$332.160	-$52.160
3	Servicio Traslado de Un (01) Automóvil y Una (01) Motocicleta (en el mismo servicio): Bogotá - Patio Único ubicado Vereda Jacalito Municipio de Tenjo (C/marca)	1	$230.000,00	$260.000,00	$525.000,00	$338.333	$245.000	$290.000	$11.020	$301.020	-$71.020
4	Servicio Traslado de Dos (02) Automóviles (en el mismo servicio): Bogotá - Patio único ubicado Vereda Jacalito Municipio de Tenjo (C/marca)	1	$290.000,00	$280.000,00	$525.000,00	$365.000	$285.000	$300.000	$11.400	$311.400	-$21.400
5	Servicio Traslado Un (01) Automóvil y Camioneta: Bogotá - Patio único ubicado Vereda Jacalito Municipio de Tenjo (C/marca)	1	$190.000,00	$230.000,00	$336.000,00	$252.000	$210.000	$275.000	$10.450	$285.450	-$95.450
6	Servicio Traslado Un (01) Camión: Bogotá - Patio único ubicado Vereda Jacalito Municipio de Tenjo (C/marca)	1	$280.000,00	$380.000,00	$399.000,00	$353.000	$330.000	$450.000	$17.100	$467.100	-$187.100
7	Servicio Traslado Un (01) Cabezote: Bogotá - Patio único ubicado Vereda Jacalito Municipio de Tenjo (C/marca)	1	$280.000,00	$400.000,00	$420.000,00	$366.667	$340.000	$470.000	$17.860	$487.860	-$207.860
8	Servicio de traslado de autopartes medianas(de una (01) a veinte (20) unidades en un mismo viaje):Bogotá - Patio único ubicado Vereda Jacalito Municipio de Tenjo (C/marca)	1	$200.000,00	$250.000,00	$367.500,00	$272.500	$225.000	$300.000	$11.400	$311.400	-$111.400
9	Servicio de traslado de autopartes grandes(de una (01) a cinco (05) unidades en un mismo viaje):Bogotá - Patio único ubicado Vereda Jacalito Municipio de Tenjo (C/marca)	1	$280.000,00	$300.000,00	$367.500,00	$315.833	$290.000	$400.000	$15.200	$415.200	-$135.200
SUMATORIAS			$2.210.000	$2.520.000	$3.564.750	**$2.764.917**	**$2.365.000**	$2.965.000	$112.670	$3.077.670	-$867.670
VALORES DEL IVA 19%					IVA	$525.334	$449.350	IVA	$21.407	$584.757	
SUBTOTALES					VLR. TOTAL	$3.290.251	$2.814.350	VLR. TOTAL	$134.077	$3.662.427	-$3.662.427

El resultado del análisis de precios tiene tres componentes, así: El Primero, corresponde al análisis de precios promedios de las tres cotizaciones presentadas. El Segundo, corresponde al análisis de precios con solo dos cotizaciones, cuyos precios no tienen diferencias ni altas y bajas. El resultado es

el promedio de las dos cotizaciones. El Tercero, corresponde al análisis de precios contratados en el año 2019 y su proyección de incremento del IPC 3,80%.

En consecuencia de lo anterior, el resultado de los valores promedios del primer y segundo evento, es una diferencia de $399.917.oo. La diferencia entre el segundo y tercer evento, es de $712.670 y la diferencia entre el primer y tercer evento es de, $312.753.

El resultado del análisis de los valores antes relacionados, no indica que los valores cotizados este año 2020, son precios como resultado de la competencia interna del sector y que favorecen los valores del segundo evento a la entidad.

NOTA: Para efectos de la presentación de oferta económica de cada Ítem, estas **NO PUEDEN SUPERAR** los valores promedios del segundo evento. Cuya sumatoria total de los 9 ítem antes de IVA es por la suma de **$ 2.365.000.oo. Quien supere los valores estimados, no serán objeto de evaluación económica.**

7. 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, mediante CDP # 9820 del 28 de enero de 2020, Rubro: 02-02-02-006-005-01 Servicio de Transporte de carga por vía Terrestre, 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.

8. 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 jueves 30 de enero de 2020 es de: $ **3.395,10,** pesos colombianos por dólar estadounidense.

9. 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 al sector de transporte por vía terrestre tipo grúa 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:

9.1. **FGN – REGIONAL CENTRAL:** Para efectos comparativos se consideraron como referente cuatro (4) procesos con la Fiscalía General de la Nación y cuatro (4) procesos contractuales con diferentes entidades del estado que fueron objeto de verificación.

9.2. **OBJETO:** Los ocho (08) procesos de contratación tienen igual objeto y similar modalidad, los cuales fueron ejecutados y liquidados satisfactoriamente.

9.3. **MODALIDAD:** La modalidad para el presente proceso de contratación será mediante Contratación Mínima Cuantía, porque existe pluralidad de oferentes.

9.4. **COBERTURA DE OFERENTES:** El interés directo del oferente habilitado para este proceso, permiten la participación con todas las garantías y la aplicación de los procedimientos (Jurídicos, Técnicos y Económicos) para este tipo de procesos y modalidad.

Bogota D.C. 30 de enero de 2020

ORIGINAL FIRMADO

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

Anexo: veintitrés (23) folios útiles.
Copia: Sin
Archivo: Correspondencia Enviada
Proyectó: Hernan Domingo Cortes Villegas – Profesional de Gestión II

REFERENCIA DE LA INFORMACIÓN

- Colombia Compra Eficiente.
- Página Grupo Bancolombia
- LR Republica
- Julián Esteban Martinez Barbosa
- Cotizaciones.
- Página Web revista portafolio.
- Página Banco de la Republica.
- El País
- Estudio Previo
- Página del DANE.
- Departamento Nacional de Planeación
- BBVA – Research.
- Archivo FGN - SRC