RED SALUD CASANARE E.S.E.

ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR - TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE ALQUILER DE CAMIONETAS

OBJETO:

PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL DE PASAJEROS A TODO COSTO AL EQUPO ESTRATEGICO DE LA ESTRATEGIA DE ATENCIÓN PRIMARIA EN SALUD – APS, PARA EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DE PLANEACIÓN PROGRAMATICA, OPERATIVAS Y TODAS LAS DEMÁS QUE SE REQUIERAN EN LOS 16 MUNICIPIOS EN DONDE RED SALUD CASANARE E.S.E, IMPLEMENTA Y EJECUTA LOS RECURSOS ASIGNADOS POR EL MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL A TRAVÉS DE LA RESOLUCIÓN No. 1735/2023

SUBGERENTE DE SERVICIOS DE SALUD
YOPAL – CASANARE
AGOSTO DE 2024

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN 5
I. ESTRUCTURA DEL ANÁLISIS ECONÓMICO DE SECTOR 6
OBJETO A CONTRATAR 6
DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD 6
1. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO 7
1.1. SECTOR ECONÓMICO EN ESTUDIO 7
1.1.1. Clasificación UNSPSC 7
1.1.2. Gremios y Asociaciones que participan en el Sector 8
1.1.3. Economía Global 9
1.1.4. Economía Colombiana: 9
1.1.5. Pronostico económico para Colombia. 9
1.1.6. Comportamiento Producto Interno Bruto (PIB) - DANE 10
1.1.7. Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) 11
1.1.8. Índice de Precios al Consumidor - IPC 12
1.1.9. Índice de Precios del Productor (IPP) 12
1.1.10. Mercado Laboral 12
1.1.11. Indicador de Confianza del Consumidor - ICC 13
1.1.12. Variación del Salario Mínimo Legal Mensual Vigente (SMMLV) 14
1.1.13. Tasa Representativa del Mercado (TRM) 14
1.1.14. Cadena de Suministro: 15
1.1.15. Economía Local 15
1.1.15.1. Indicadores de competitividad Departamental 16
1.1.15.2. Perfil Competitivo Departamental 19
1.1.16. Expectativas Económicas (EMEE) 20
1.1.17. Encuesta Mensual de Servicios 21
1.1.18. Sector Salud 23
1.1.18.1. Subsectores de Sector Salud 23
1.1.18.2. Cadena Productiva del Sector Salud 23
1.1.18.3. Cadena de Valor del Sector Salud 23
1.1.18.4. Sistema de Salud en Colombia 23
1.1.18.4.1. Estructura del Sistema 24
1.1.18.4.2. Capacidad Instalada en Colombia 24
1.1.18.4.3. Modelo de aseguramiento 25
1.1.18.4.4. Afiliación al Sistema General de Seguridad Social en Salud - SGSSS 25
1.2. ASPECTOS TÉCNICOS -Sector Transporte 25
1.2.1. Servicio de Transporte Público Automotor Terrestre Especial 26
1.2.2. Especificaciones Técnicas del Objeto del Proceso a contratar: 30
1.3. ASPECTOS REGULATORIOS: 31
1.3.1. Jurídicos 31
1.3.2. Otros Aspectos 32
1.3.2.1. Marco Jurídico y Empresarial del sector Transporte en Colombia 32
1.3.2.2. Normativo – Requisitos de Operación 33
1.3.2.3. Requisitos de Inscripción en el Registro Nacional de Turismo -RNT 33

1.3.2.4. Requisitos de contratación para el transporte terrestre automotor especial 33
1.3.2.5. Requisitos para contratar a una empresa de transporte terrestre automotor especializado 33
1.3.2.6. Requisitos de los Equipos para la Operación 33
1.3.2.7. Obligaciones del Transporte Terrestre Automotor Especializado 34
1.3.2.8. Entidades de inspección, vigilancia y control 34
1.3.2.9. Ambientales: 34
1.3.2.10. Laborales 35
1.3.2.11. Técnicas 35
1.3.2.12. Entidad de Vigilancia 35
2. COMPORTAMIENTO DEL GASTO HISTÓRICO 36
2.1. ¿Cómo ha adquirido EL DEPARTAMENTO DE CASANARE?, en el pasado este bien, ¿obra o servicio? 36
2.2. ¿Cómo adquieren otras entidades Estatales y las empresas Privadas este bien, obra o servicio? 37
2.2.1. Consulta en el Modelo de Abastecimiento Estratégico – Análisis de la Demanda 38
3. ESTUDIO DE LA OFERTA 40
3.1. ¿CUÁL ES LA DINÁMICA DE PRODUCCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y ENTREGA DE BIENES Y SERVICIOS? 40
3.1.1. Aspectos Generales 40
3.1.2. Dinámica de producción, distribución y entrega de bienes o servicios 41
3.1.2.1. Características prestación del servicio público de transporte. 42
3.1.2.2. Características prestación privada de transporte. 42
3.1.2.3. Dinámica del Sector Transporte y Almacenamiento 43
3.1.2.4. Variación del Combustible 44
3.2. ¿A QUIEN SE VA A COMPRAR? 45
3.2.1. Consulta en el Modelo de Abastecimiento Estratégico – Análisis de la Oferta 45
3.2.1. Identificación de Proveedores 46
3.2.2. Promoción del Acceso de la MIPYMES 49
3.3. ANÁLISIS FINANCIERO 49
4. ESTUDIO DE MERCADO 50
CONCLUSIONES 51

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Sectores de la Economía Colombiana 7
Tabla 2. Clasificación UNSPSC a contratar 7
Tabla 3. Algunos Gremios y Asociaciones que participan en el sector 8
Tabla 4. Variación anual y mensual del índice de Precios al Consumidor (IPC). Total Nacional 2023 – 2024 (enero) 12
Tabla 5. TCRM diario 15
Tabla 6. Especificaciones del Servicio 30
Tabla 7. Especificaciones Técnicas Mínimas del Vehículo 30
Tabla 8. Especificaciones Técnicas Mínimas del Servicio 30
Tabla 9. Histórico de Procesos de contratación similares con la entidad contratante 36
Tabla 10. Procesos de Contratación Nacionales con Objetos Similares 37
Tabla 11. Oferentes de acuerdo con el código CIIU 47
Tabla 12. Consulta Nacional de Proveedores Relacionados 48

LISTA DE GRÁFICOS

Grafico 1. Perspectivas Económicas del Banco Mundial 9
Grafico 2. PIB - Enfoque de la Producción 10
Grafico 3. Tasa de crecimiento de índice de Indicador de Seguimiento de la Economía (ISE), serie original y serie ajustada por efecto estacional calendario 2021 p - 2023 pr (diciembre) 11
Grafico 4. (IPP) Producción Variación, Mensual y Anual Enero de 2022pr - Enero 2023 12
Grafico 5. Tasa global de participación y desocupación Diciembre (2022-2023) 13
Grafico 6. Indicador de Confianza del Consumidor - ICC. Resultados según 23 ciudades Junio 2022- Junio 2023 13
Grafico 7. Evolución de Salario Mínimo en Colombia 14
Grafico 8. Estructura del índice Departamental de Competitividad 2023 16
Grafico 9. Índice Departamental de Competitividad (IDC) 2023 16
Grafico 10. Índice Departamental de Competitividad 2023 17
Grafico 11. Evolución del Puntaje y Ranking Índice Departamental de Competitividad 17
Grafico 12. Participación en las Exportaciones Totales 18
Grafico 13. Participación en las Importaciones Totales 18
Grafico 14. Participación en la llegada de extranjeros no residentes 19
Grafico 15. Evolución por Pilar 2021 - 2023. Posición entre 33 Departamentos 19
Grafico 16. Llanos Orientales Balance promedio trimestral del crecimiento del volumen en ventas 20
Grafico 17. Región Suroriente. Flujo de Pasajeros y Carga 20
Grafico 18. Suroriente. Ingresos de remesas, según principales departamentos 21
Grafico 19. Variación Anual de los Ingresos Nacionales Total Nacional Diciembre (2023p – 2022) 21
Grafico 20. Variación Anual y Contribución de los Ingresos Nominales por tipo, personal ocupado total y salarios por tipo de contratación Desarrollo de Sistemas Informáticos y procesamiento de datos. Total Nacional Diciembre 2023p 22
Grafico 21. Variación Anual y Contribución de los Ingresos Nominales por tipo, personal ocupado total y slarios por tipo de contratación. Salud Humana privada sin Intermediación. Total Nacional Diciembre 2023p 22
Grafico 22. Sistema de Salud en Colombia 23
Grafico 23. Principales miembros del Sistema General de Seguridad Social en Salud 24
Grafico 24. Dinámica del PIB real del Sector Transporte 43
Grafico 25. Participación de las pequeñas y grandes empresas en el sector Transporte 44

INTRODUCCIÓN

En cumplimiento a lo dispuesto por el Decreto 1510 de 2013, compilado en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del decreto 1082 de 2015, por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública" que en el capítulo VI establece "Análisis del sector económico y de los oferentes por parte de las Entidades Estatales, y agrega el artículo 15 *"deber de análisis de las Entidades Estatales". La Entidad Estatal debe hacer durante la etapa de planeación el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de riesgo. La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso".*

De acuerdo a lo anterior en él se plasma el análisis necesario para lograr satisfacer la necesidad de la Entidad que origina el proceso de contratación para establecer el contexto del Proceso de Contratación, identificar algunos de los Riesgos y determinar los requisitos habilitantes para el desarrollo del mismo, así como el contexto en el cual los posibles proveedores desarrollan su actividad. De acuerdo con la Guía para la Elaboración de Estudios de Sector publicada por Colombia Compra eficiente, las Entidades Estatales deben entender claramente cuál es su necesidad y cómo pueden satisfacerla, por lo cual, deben conocer y entender cómo y con quién pueden establecer la relación que permite satisfacer la necesidad identificada.

RED SALUD CASANARE E.S.E., elaboró el presente documento, que hace parte de la planeación del Proceso de Contratación, y materializa los principios de planeación, de responsabilidad y de transparencia consagrados en la Ley 80 de 1993 con el fin de dar cumplimiento a la normatividad vigente y atendiendo los lineamientos de Colombia Compra Eficiente, se proyecta el análisis del sector para esta convocatoria de la siguiente manera:

I. ESTRUCTURA DEL ANÁLISIS ECONÓMICO DE SECTOR

RED SALUD CASANARE E.S.E., al analizar la demanda está en condiciones de reconocer su necesidad y de identificar los bienes, obras o servicios que la satisfacen. Una vez realizado este análisis será posible entender el comportamiento del mercado de la oferta y las opciones de suministro para la necesidad planteada lo cual puede desarrollarse siguiendo los parámetros establecidos en la oferta[1].

El estudio del Sector está alineado con el análisis de la Oferta, por lo que acoge los conceptos y herramientas contenidas en el mismo para presentarlos y socializarlos en los Documentos del Proceso, Por lo tanto, en la medida que se desarrolle el proceso de análisis de la oferta se obtendrán los insumos que se reflejarán en el estudio del sector. De igual forma, en este análisis, la entidad presenta el contexto del mercado para definir los requisitos habilitantes aplicables al proceso, establecer la forma de evaluar las ofertas e identificar algunos riesgos.

El Estudio del Sector comprende las siguientes áreas:

- ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO
- COMPORTAMIENTO DEL GASTO HISTÓRICO
- ESTUDIO DE LA OFERTA
- ESTUDIO DE MERCADO

OBJETO A CONTRATAR

PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL DE PASAJEROS A TODO COSTO AL EQUPO ESTRATEGICO DE LA ESTRATEGIA DE ATENCIÓN PRIMARIA EN SALUD – APS, PARA EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DE PLANEACIÓN PROGRAMATICA, OPERATIVAS Y TODAS LAS DEMÁS QUE SE REQUIERAN EN LOS 16 MUNICIPIOS EN DONDE RED SALUD CASANARE E.S.E, IMPLEMENTA Y EJECUTA LOS RECURSOS ASIGNADOS POR EL MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL A TRAVÉS DE LA RESOLUCIÓN No. 1735/2023

DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

Que, las condiciones preliminares de la necesidad se establecieron en el documento anexo de este estudio referenciado como **"JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD"** presentado por la Subgerencia de Servicios de Salud

[1] Moelo de Abastecimiento Estratégico desarrollado por la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente

1. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

Con la aplicación del Modelo de Abastecimiento Estratégico, RED SALUD CASANARE E.S.E., obtendrá una idea general del mercado en la cual se revisa el escenario del sector relacionado con el bien, obra o servicio relevantes del proceso de contratación, lo cual permitirá hacer un perfilamiento del mercado a nivel general. Con esta perspectiva, el análisis se enfoca en los competidores de dicho mercado y quienes podrán convertirse en proveedores de RED SALUD CASANARE E.S.E. en todo caso, se analizarán entre otros los siguientes contextos, lo cuales pueden tener un alcance local, regional, nacional o internacional[2].

1.1. SECTOR ECONÓMICO EN ESTUDIO

Los aspectos económicos están como la identificación de los principales centros de producción y consumo de los distintos bienes y servicios que se generan en una nación y que influyen en la economía de un país que pueden ayudar a medir la confianza, así como la estabilidad y el desarrollo de una nación.

Tabla 1. Sectores de la Economía Colombiana

Sectores Económico	Definición	Actividades del sector
Sector Primario o Agropecuario	Es el sector que obtiene el producto de sus actividades directamente de la naturaleza, sin ningún proceso de transformación. Dentro de este sector se encuentran la agricultura, la ganadería, la silvicultura, la caza y la pesca. No se incluyen dentro de este sector a la minería y a la extracción de petróleo, las cuales se consideran parte del sector industrial.	Agropecuario, caza o pesca
Sector Secundario o Industrial	Comprende todas las actividades económicas de un país relacionadas con la transformación industrial de los alimentos y otros tipos de bienes o mercancías, los cuales se utilizan como base para la fabricación de nuevos productos. Se divide en dos sub-sectores: industrial extractivo e industrial de transformación: Industrial Extractivo: extracción minera y de petróleo. Industrial de Transformación: Envasado de legumbres y frutas, embotellado de refrescos, fabricación y abonos y fertilizantes, vehículos, aparatos electrodomésticos, etc.	Sector Minería Sector Construcción Sector industria manufacturera Sector eléctrico, gas y vapor
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. Como por ejemplo de ellos tenemos el comercio, los restaurantes, los hoteles, el transporte, los servicios financieros, las comunicaciones, los servicios de educación, los servicios profesionales, el gobierno, etc.	Sector transportes Sector comunicaciones Sector comercio, restaurante y hoteles Sector financiero

El objeto que se pretende adelantar con la presente contratación se encuentra ubicado dentro del Sector Terciario de la economía: **SECTOR SERVICIOS**, entendido como el conjunto de actividades desarrolladas por las unidades económicas encaminadas a generar y poner a disposición de las personas, los hogares o las empresas, una amplia gama de servicios cada vez que estos sean demandados y sobre los cuales no recaen derechos de propiedad por parte del usuario. Es importante tener en cuenta dos aspectos fundamentales sobre los servicios: El primero, que los servicios no son susceptibles de ser almacenados ni transportados y, en consecuencia, no pueden ser transados en forma independiente de su producción, y el segundo, que no existe un traslado de la propiedad del producto; se vende por parte del productor y se compra por parte del consumidor un derecho al uso del servicio, cada vez que éste sea requerido[3].

1.1.1. Clasificación UNSPSC

Sector Terciario o de Servicios Según el Manual Clasificador de Colombia Compra Eficiente, conforme a la United Nations Standard Products and Services Code (UNSPSC), para el cumplimiento del anterior objeto se requiere:

Tabla 2. Clasificación UNSPSC a contratar

No	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE	CODIGO PRODUCTO
1	Servicio de transporte, almacenaje y correo	Servicio de transporte	Transporte de pasajeros por carretera	78111800

El uso del UNSPSC incrementa la eficiencia y la efectividad en el manejo de los procesos contractuales y reduce los costos de crear y mantener un sistema de codificación individual.

---

2 Government Property Group. New Zealand Government. (2011) Mastering procurement A structured approach to strategic procurement. Recuperado de https://www.procurement.govt.nz/assets/procurement-property/documents/guide-mastering-procurement.pdf

3 DANE (2014). Boletín Técnico. Encuesta Anual de Servicios (2014), Bogotá, 11 de diciembre de 2015, pág. 55

1.1.2. Gremios y Asociaciones que participan en el Sector

A continuación, se relaciona un listado de agremiaciones, asociaciones y entidades que participan del sector de la construcción e influyen desde diferentes frentes en la dinámica del mercado

Tabla 3. *Algunos Gremios y Asociaciones que participan en el sector*

SIGLA	IDENTIFICACIÓN
ACOPI	Asociación Colombiana de Micro, Pequeñas y Medianas Empresas
ANDI	Asociación Nacional de Industriales
	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - Cámara Sectorial Salud
	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - Cámara Dispositivos médicos e insumos para la salud
	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - Cámara Industria Farmacéutica
ICONTEC	Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación
INVIMA	Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos
FENALCO	Federación Nacional de Comerciantes
ACOLFA	Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes
ASOPARTES	Asociación del Sector Automotriz y sus Partes
AETAI	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional
ANATO	Asociación Colombiana de Agencias de Viajes y Turismo
ANI	Agencia Nacional de Infraestructura
ASECARGA	Asociación Nacional de Empresas Transportadoras de Carga
ATAC	Asociación de Transporte Aéreo en Colombia
ATC	Asociación de Transportadores de Carga
CENIT	Empresa colombiana que brinda servicios portuarios, logísticos y de transporte y almacenamiento a la industria de petróleo y gas
COLFECAR	Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística
CONFECOOP	Confederación de Cooperativas de Colombia
ETUP	Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros
FASECOLDA	Federación de Aseguradores Colombianos
FETRANSURCOL	Federación de Transportadores Urbanos de Colombia
IATA	Asociación Internacional de Transporte Aéreo (siglas en inglés)
MME	Ministerio de Minas y Energía
MT	Ministerio de Transporte
RUNT	Registro Único Nacional de Tránsito
SNTT	Servicios de la Industria del Transporte y Logística de Colombia

Las agremiaciones industriales en Colombia cumplen un papel fundamental en el desarrollo del país y como sus operaciones inciden de manera directa en los sectores sociales, políticos, culturales de las regiones evidenciando una influencia directa en las políticas desarrolladas por el gobierno.

La influencia de las agremiaciones se fundamenta en el hecho que ninguna sociedad puede alcanzar el progreso si no cuenta con una estructura económica, social, cultural y política sólida que favorezca a todos los sectores de la sociedad sin distingo, más aún cuando en la actualidad el gobierno quiere atender la problemática de justicia y equidad que demanda el post conflicto y donde el sector industrial será ficha clave dentro de los programas de inclusión social de todas las personas que de forma directa o indirecta hicieron parte del conflicto, sin dejar de lado el trabajo hecho a nivel comercial de las organizaciones agremiadas en cada una de sus áreas de desarrollo desde su creación

1.1.3. Economía Global

Los efectos secundarios de la invasión de Rusia a Ucrania están aumentando el ritmo de la desaceleración del crecimiento económico mundial, que ahora se prevé que se reduzca al 2,9 % en 2022. La guerra está provocando un aumento de los precios de los productos básicos, lo que se suma a las perturbaciones en los suministros; incrementando la inseguridad alimentaria y la pobreza; exacerbando la inflación; contribuyendo a condiciones financieras más restrictivas; aumentando la vulnerabilidad financiera, e intensificando la incertidumbre en materia de políticas. Las perspectivas están sujetas a diversos riesgos de deterioro de la situación, entre ellos la intensificación de las tensiones geopolíticas, el aumento de los factores adversos que impulsan la estanflación, la creciente inestabilidad financiera, las continuas presiones sobre los suministros y el empeoramiento de la inseguridad alimentaria. Estos riesgos subrayan la importancia de implementar una respuesta de políticas macroeconómicas y estructurales contundente a nivel mundial y nacional.

(PIB real, variación porcentual anual)	2021	2022	2023
Producto mundial	6,0	3,2	2,7
Economías avanzadas	5,2	2,4	1,1
Estados Unidos	5,7	1,6	1,0
Zona del euro	5,2	3,1	0,5
Alemania	2,6	1,5	-0,3
Francia	6,8	2,5	0,7
Italia	6,6	3,2	-0,2
España	5,1	4,3	1,2
Japón	1,7	1,7	1,6
Reino Unido	7,4	3,6	0,3
Canadá	4,5	3,3	1,5
Otras economías avanzadas	5,3	2,8	2,3

1.1.4. Economía Colombiana:

Uno de los indicadores más importantes para analizar la economía de un país es el Producto Interno Bruto (PIB), básicamente calcula cuál fue la producción en bienes y servicios que se hizo en un periodo de tiempo específico, generalmente en un trimestre o en un año, en las fronteras de un país. Su importancia radica en el crecimiento económico es una cadena cíclica, es decir, todo lo que producen las empresas (bienes o servicios) es consumido por los colombianos; esto representa más ingresos y mejores utilidades para las compañías, lo que se traduce en capacidad para contratar personal, que, en otras palabras, afecta a ese mismo consumidor dependiendo de cómo se comporte el PIB.

Entre más empleo se genere, más capacidad de consumo tienen los hogares, porque traen el salario a su casa y entonces pueden consumir más. Entonces, un mayor crecimiento del PIB, se ve reflejado en mayor consumo y en mayor capacidad de adquisición de las personas.

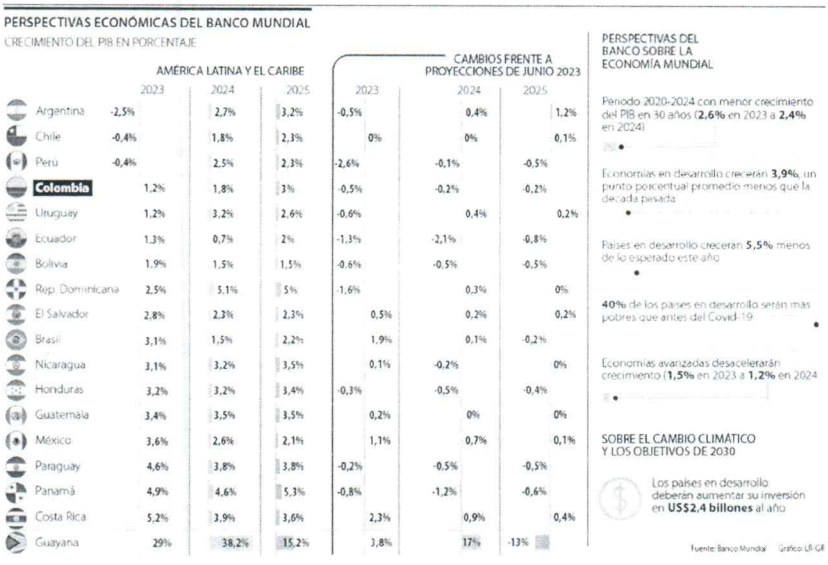
1.1.5. Pronostico económico para Colombia.

Banco Mundial. Última actualización: Enero 10, 2024

Las perspectivas de crecimiento para las regiones de los mercados emergentes y las economías en desarrollo varían frente a una serie de acontecimientos internacionales e internos. Se prevé que este año el crecimiento disminuirá en Asia oriental y el Pacífico (principalmente debido a la desaceleración del crecimiento en China), Europa y Asia central, y Asia meridional, pero repuntará en mayor o menor medida en otras regiones. El próximo año, según las previsiones, el crecimiento se fortalecerá en la mayoría de las regiones a medida que se consolida la recuperación mundial. Los riesgos de deterioro para las perspectivas de todas las regiones incluyen la intensificación de los conflictos, el aumento de la volatilidad de los precios de la energía y los alimentos, la disminución de la demanda externa, el endurecimiento de las condiciones financieras y los desastres naturales relacionados con el cambio climático[4].

***Grafico 1**. Perspectivas Económicas del Banco Mundial*

[4] https://www.bancomundial.org/es/publication/global-economic-prospects



Colombia estará entre los países que menos crecerá en América Latina y el Caribe. Las cuentas de la entidad indican que el país marcará un crecimiento de 1,2% en 2023, dato que aún no ha sido revelado, mientras que el alza de este año tan solo será de 1,8%. En ambos casos representa una ligera disminución respecto a los pronósticos que había publicado en octubre pasado cuando apostaba por un alza de 1,5% y de 2,1% en 2023 y en 2024, respectivamente. Con este desempeño, Colombia estará entre los países con menor crecimiento, solo superado por países como Perú, Chile y Argentina que habrían cerrado el año pasado con una caída en su economía

El Banco Mundial espera que el Banco de la República reduzca los tipos de interés más tarde que sus pares en la región ante la persistencia de la inflación, que si bien ha venido retrocediendo todavía enfrenta presiones como las alzas en los servicios públicos o el sector transporte. Esta situación, dice el Banco, hará que se golpee el crecimiento del consumo privado y el crecimiento de la inversión hasta 2025[5]

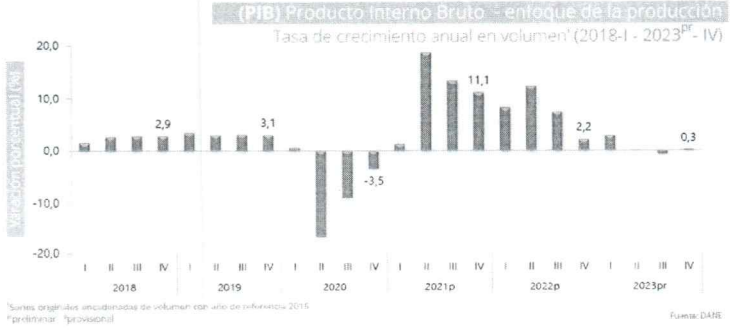
1.1.6. Comportamiento Producto Interno Bruto (PIB) - DANE

El Producto Interno Bruto (PIB) es una medida del valor de la actividad económica de un país. Es el valor total de los bienes y servicios finales producidos por el país durante un trimestre definido, para encontrar la evolución, la tendencia y las transformaciones estructurales de la economía, a partir de datos comparables entre sí y con aquellos calculados para el año base, que se convierte en un insumo para la toma de decisiones en materia económica del país en el corto plazo.

El Producto Interno Bruto (PIB) es una medida del valor de la actividad económica de un país. Es el valor total de los bienes y servicios finales producidos por el país durante un trimestre definido, para encontrar la evolución, la tendencia y las transformaciones estructurales de la economía, a partir de datos comparables entre sí y con aquellos calculados para el año base, que se convierte en un insumo para la toma de decisiones en materia económica del país en el corto plazo.

Información IV trimestre 2023pr. El Producto Interno Bruto, en su serie original, crece 0,3% respecto al mismo periodo del año 2022pr.

***Grafico 2. PIB** - Enfoque de la Producción*



Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 3,9% (contribuye 0,6 puntos porcentuales a la variación anual).

[5] https://www.larepublica.co/globoeconomia/pronosticos-de-crecimiento-del-banco-mundial-para-colombia-en-enero-de-2024-3777182

Actividades financieras y de seguros crece 7,9% (contribuye 0,3 puntos porcentuales a la variación anual).
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 7,0% (contribuye 0,2 puntos porcentuales a la variación anual).

En el cuarto trimestre de 2023pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 0,3% respecto al mismo periodo de 2022p. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 6,0% (contribuye 0,6 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 3,8% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

Actividades financieras y de seguros crece 5,5% (contribuye 0,2 puntos porcentuales a la variación anual.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 0,04%. Las actividades económicas con mayor crecimiento trimestral son:

Actividades financieras y de seguros crece 4,7%. • Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 2,7%.

Información y comunicaciones crece 1,8%.

1.1.7. Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE).

El Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) es un índice sintético mensual, cuyo fin es proporcionar una medida de la evolución de la actividad económica del país en el corto plazo; el cual es construido a partir de un conjunto heterogéneo de indicadores representativos de cada actividad económica.

Este indicador permite identificar la estacionalidad, la tendencia y el ciclo de la dinámica económica a lo largo del tiempo, a través de un análisis coherente y comparativo por medio de la información de las series: Serie original, Serie ajustada por efecto estacional y calendario y Tendencia-Ciclo.

Este indicador permite identificar la estacionalidad, la tendencia y el ciclo de la dinámica económica a lo largo del tiempo, a través de un análisis coherente y comparativo por medio de la información de las series: Serie original, Serie ajustada por efecto estacional y calendario y Tendencia-Ciclo

Grafico 3. Tasa de crecimiento de índice de Indicador de Seguimiento de la Economía (ISE), serie original y serie ajustada por efecto estacional calendario 2021p - 2023pr (diciembre)



Para el mes de diciembre de 2023pr el ISE en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, se ubicó en 119,47, lo que representó un crecimiento de 0,19% respecto al mes de diciembre de 2022p

Para el mes de diciembre de 2023pr el índice de las actividades primarias, en su serie original se ubicó en 105,25, lo que representó un crecimiento de 2,33% respecto al mes de diciembre de 2022p (102,86). En cuanto a la serie ajustada por efecto estacional y calendario, para el mes de diciembre de 2023pr, se ubicó en 102,15, lo que representó un crecimiento de 2,49% respecto al mes de diciembre de 2022p (99,67).

1.1.8. Índice de Precios al Consumidor - IPC[6]

El IPC es una investigación estadística que permite medir la variación porcentual promedio de los precios al por menor de un conjunto de bienes y servicios de consumo final que demandan los consumidores.

Tabla 4. *Variación anual y mensual del índice de Precios al Consumidor (IPC). Total Nacional 2023 – 2024 (enero)*

(IPC) Índice de Precios al Consumidor
Variación mensual y anual - total nacional - 2023 - 2024 (enero)

IPC	Enero			
	Variación Mensual		Variación Anual	
	2023	2024	2023	2024
IPC total	1,78	0,92	13,25	8,35

Fuente: DANE IPC

En el mes de **enero de 2024**, el IPC registró una variación de 8,35% en comparación con enero de 2023. En el último año, las divisiones Transporte (13,22%), Restaurantes y hoteles (11,70%), Bebidas alcohólicas y tabaco (11,55%), Educación (11,41%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (9,64%), Bienes y servicios diversos (9,04%) y por último, Salud (8,93%) se ubicaron por encima del promedio nacional (8,35%). Entre tanto, las divisiones Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (7,23%), Recreación y cultura (5,31%), Prendas de vestir y calzado (5,13%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (2,96%) y por último, Información y comunicación (-0,08%) se ubicaron por debajo del promedio nacional.

1.1.9. Índice de Precios del Productor (IPP)

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

Es el indicador coyuntural sobre los precios de los bienes en el primer canal de distribución, es decir, precios del productor. Reporta la variación promedio de los precios de una cesta de bienes que se producen en el país para consumo interno y para exportación, incluye sector primario y secundario. No contiene sector servicios. Desde 2007 es elaborado por el DANE (pertenecía al Banco de la República) como parte del PLANIB

Grafico 4. *(IPP) Producción Variación, Mensual y Anual Enero de 2022pr - Enero 2023*



En enero de 2024 el IPP de la producción nacional presentó una variación anual de -5,52% comparado con enero de 2023.

En enero de 2024, los sectores de Agricultura, ganadería, silvicultura, caza y pesca (1,20%) e Industrias manufactureras (0,81%) presentaron variaciones superiores a la media (0,54%), mientras que el sector de Explotación de minas y canteras (-1,43%) fue el único que registró una variación negativa.

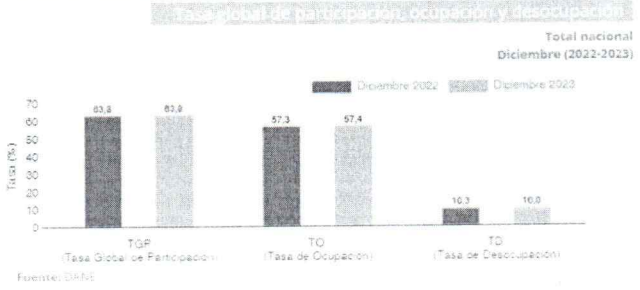
1.1.10. Mercado Laboral[7]

La Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) tiene como objetivo principal proporcionar información básica sobre el tamaño y estructura de la fuerza de trabajo del país (empleo, desempleo e inactividad), así como de las características sociodemográficas que permiten caracterizar a la población según sexo, edad, parentesco con el jefe del hogar, nivel educativo, la afiliación al sistema de seguridad social en salud, entre otros

A través de la encuesta se clasifica a las personas según su fuerza de trabajo en ocupadas, desocupadas o población fuera de la fuerza laboral. De esta forma, es posible estimar los principales indicadores del mercado laboral colombiano, como son la Tasa Global de Participación (TGP), la Tasa de Ocupación (TO) y la Tasa de Desempleo (TD).

[6] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica
[7] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo

Grafico 5. *Tasa global de participación y desocupación Diciembre (2022-2023)*



Para diciembre de 2023, la tasa de desocupación fue del 10,0 %. Comparada con el mismo mes de 2022 (10,3 %) tuvo una disminución de 0,3 puntos porcentuales (p.p.). La tasa global de participación fue del 63,8%, similar a la que se presentó respecto al mismo periodo de 2022 (63,8 %). Finalmente, la tasa de ocupación fue del 57,4 %, lo que representó un incremento de 0,2 puntos porcentuales comparada con la de 2022 (57,3 %).

En diciembre de 2023, la tasa de desocupación en el total nacional fue de 10,0 %. En las trece ciudades y áreas metropolitanas para el último mes de 2023 fue de 10,2 % mientras que para el mismo periodo del año anterior fue del 10,8 %.

La tasa de desocupación para el total nacional en diciembre de 2023 fue del 12,2 % para las mujeres, mientras que la de los hombres fue del 8,4 %, con una brecha de género de 3,8 puntos porcentuales (p.p.)

La brecha laboral por género en las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue de 2,0 puntos porcentuales, en donde las mujeres mostraron una tasa de desocupación de 11,3 %, La tasa de desocupación para los hombres fue de 9,3 %.

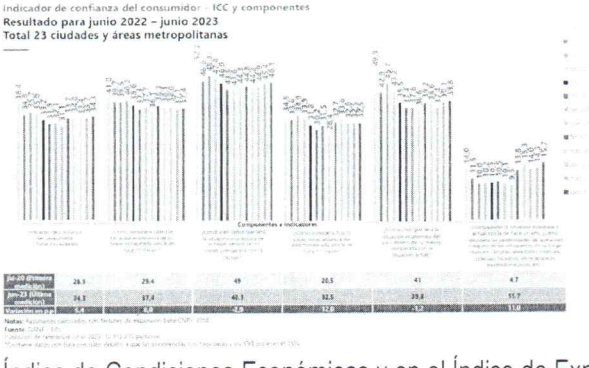
En diciembre de 2023, las ramas de actividad que más contribuyeron a la variación positiva de la población ocupada fueron: Comercio y reparación de vehículos con 1,4 p.p. y 4,1 millones de ocupados y Actividades profesionales, científicas, técnicas y de servicios administrativos con 0,6 p.p. y 2,0 millones de ocupados.

En el trimestre octubre-diciembre de 2023, la tasa de desocupación fue del 9,4 %. La tasa global de participación fue del 64,0 %; y la tasa de ocupación fue del 58,0 %. • En el trimestre octubre-diciembre de 2023, la tasa de desocupación a nivel nacional para las mujeres fue del 11,6 % y la de los hombres fue del 7,8 %, con una brecha de 3,8 p.p

En el periodo enero-diciembre de 2023 la tasa de desocupación fue del 10,2 %. Para el periodo enero - diciembre de 2023 en las 13 ciudades y áreas metropolitanas la tasa de desocupación fue del 10,4 % cuando para el mismo periodo del 2022 fue de 11,4 %.

En el periodo enero – diciembre de 2023 la tasa de desocupación a nivel nacional para las mujeres fue del 12,8 % y para los hombres de 8,2 % con con una brecha de 4,6 puntos porcentuales. Mientras que para las 13 ciudades y áreas metropolitanas esta brecha se ubicó en 2,6 p.p. donde para las mujeres la tasa de desocupación fue de 11,7 % y la de los hombres 9,2 %.

1.1.11. Indicador de Confianza del Consumidor - ICC[8].



La **Encuesta de Pulso Social** busca producir información relacionada con: confianza del consumidor; bienestar subjetivo; redes de apoyo de los hogares; bienestar de los hogares que cuentan con niños, niñas y adolescentes; y el conocimiento y acceso a las políticas nacionales y locales de apoyo a los hogares.

Grafico 6. *Indicador de Confianza del Consumidor - ICC. Resultados según 23 ciudades Junio 2022- Junio 2023*

En enero de 2024, el Índice de Confianza del Consumidor (ICC) incrementó en 9,4 puntos porcentuales (pps) frente al mes de diciembre de 2023 (-17,3%), alcanzando un saldo de -7,9%. Este aumento se debe a un incremento de 10,5 pps y 8,7 pps en el Índice de Condiciones Económicas y en el Índice de Expectativas del Consumidor, respectivamente.

[8] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/encuesta-pulso-social

En el mes de enero, la confianza del consumidor incrementó en tres de las cinco ciudades analizadas, y en todos los niveles socioeconómicos. La disposición a comprar vivienda, vehículo y bienes muebles y electrodomésticos se incrementó con respecto al mes anterior[9].

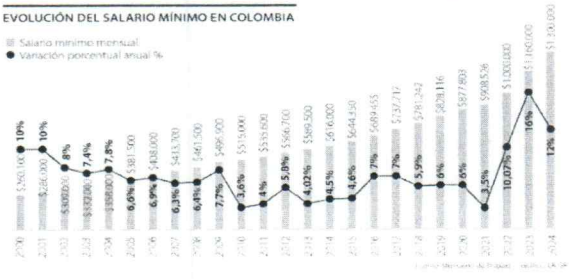
1.1.12. Variación del Salario Mínimo Legal Mensual Vigente (SMMLV)

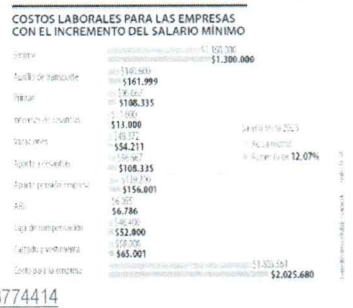
Se entiende por sueldo y salario la retribución fija u ordinaria que el personal (permanente o contratado directamente por el establecimiento) percibe como pago por los servicios prestados durante el periodo al que se refiere la información, antes de deducir los descuentos por retención en la fuente, seguro social, sindicato, fondo de empleados y similares[10]

El salario mínimo en Colombia se fija para periodos de un año y su periodicidad de pago es mensual; pudiendo darse una diferente aplicación en el pago real; en muchas compañías colombianas se acostumbra a acordar el modo de pago y la forma de pago mediante una cláusula especial en el contrato de trabajo, pudiendo variar su modo de pago efectivo entre periodos quincenales o mensuales, y su forma de pago pudiendo ser ésta en circundante; o en especie sin superar el 50% del valor del mismo.

Grafico 7. *Evolución de Salario Mínimo en Colombia.*

El Gobierno Nacional decretó el incremento del salario mínimo para 2024, tras el desacuerdo en la mesa de concertación, conformada por empresarios y centrales obreras. Se promulgó un incremento de 12,07% para el salario mínimo para el salario mínimo y de 15% para el auxilio de transportes. Con este incremento, el salario mínimo queda en **$1.300.000**. El auxilio de transporte quedó en **$162.000**. Al sumar ambos, el salario mínimo total para el próximo año será de **$1.400.000**.





Los costos laborales subirán desde $1,8 millones actualmente hasta poco más de $2 millones por cada trabajador que gane el sueldo base. El aporte pensional, por ejemplo, costaría $156.000, tomando el 12% del incremento salarial, siendo uno de los valores más costosos de cara al próximo año, solo por debajo del auxilio salarial.

Fuente. https://www.larepublica.co/economia/salario-minimo-2024-esto-es-lo-que-le-costara-a-las-empresas-un-trabajador-3774414

1.1.13. Tasa Representativa del Mercado (TRM)

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

Actualmente la Superintendencia Financiera de Colombia es la que calcula y certifica diariamente la TRM con base en las operaciones registradas el día hábil inmediatamente anterior. (Banco de la República de Colombia).

A partir del 1 de marzo de 2018, la Tasa de Cambio Representativa del Mercado–TRM, corresponde al promedio ponderado de las operaciones de compra y venta de contado de dólares de los Estados Unidos de América a cambio de moneda legal colombiana, realizadas entre Intermediarios del Mercado Cambiario (IMC), así como de las operaciones que efectúan los IMC con las demás entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia (SFC), distintas de IMC y aquellas que hacen los IMC con el Banco de la República o el Ministerio de Hacienda y Crédito Público-MHCP.

La Superintendencia Financiera de Colombia tiene la obligación de calcular y certificar la TRM y divulgarla al mercado y al público en general, conforme a lo dispuesto en el artículo 40 de la Resolución Externa No. 1 de 2018, expedida por la Junta

[9] https://www.repository.fedesarrollo.org.co/handle/11445/4547
[10] https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/salarios

Directiva del Banco de la República, la metodología establecida por el Banco de la República mediante Circular Reglamentaria DODM – 146, el artículo 11.2.1.4.15 del Decreto 2555 de 2010 y la Resolución No.0416 de 2006 de la Superintendencia Financiera de Colombia. (Superintendencia Financiera de Colombia).

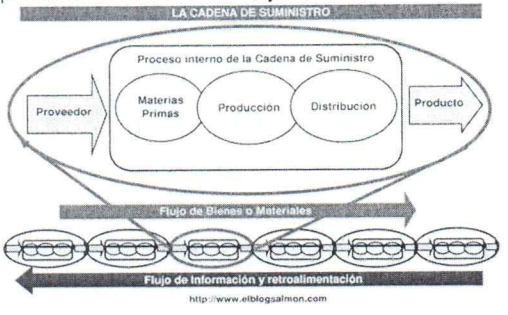
Tabla 5. TCRM diario

TCRM: Indicador diario	Unidad	Valor	Vigencia
TRM	COP	3.900,38	10-May-2024

Fuente. Superfinanciera[11]

1.1.14. Cadena de Suministro:

A la hora de hablar de la Cadena de Suministro conviene aclarar un equívoco que aún hoy se sigue dando incluso entre profesionales del sector, y es su **confusión o identificación con la Logística**. Mientras que la Logística se centra en los procesos alrededor del transporte de los productos, la Cadena de Suministro incluye todos los procesos desde el comienzo de la generación de la materia prima y continúa incluso más allá de la entrega del producto al cliente final. Es decir, se rodea de áreas ajenas a la Logística como son marketing, ventas, diseño de producto, contratación de proveedores, gestión del cliente, etc. En este sentido más amplio, la Cadena de Suministro está compuesta por todas aquellas partes involucradas de manera directa o indirecta en la satisfacción de una solicitud del cliente.



La "*Cadena de Suministro*" no está limitada a empresas manufactureras, sino que se ha ampliado para incluir tanto "productos tangibles" como "servicios intangibles" que llegan al consumidor, que requieren a su vez insumos de productos y servicios.

Para el año 2021, las cadenas de suministro, han enfrentado dificultades debido a las medidas de contención y cierres de fronteras en zonas portuarias, aeropuertos y demás afectando así la movilización de productos y mercancías, en donde entre enero y junio de 2021 se registró una variación negativa del 10%, movilizando en total 81.1 millones de toneladas, equivalentes a 8.8 millones de toneladas menos con relación al mismo periodo de tiempo del año inmediatamente anterior.

De acuerdo al informe "*La cara oculta detrás de la crisis de los contenedores: cadena de suministro global en alerta*"[12], el 77% d ellos puertos del mundo siguen experimentando tiempos de espera atípicamente largos, y hasta diciembre del año anterior decenas de barcos permanecían inactivos y anclados frente a las costas de los puertos estadounidenses y chinos a la espera de espacio. Este desbalance que comienza a disminuir se da en gran parte por la alta demanda de las economías más desarrolladas y en nuestro continente es Estados Unidos en más afectado.

En el caso colombiano, el comercio exterior presenta variaciones negativas en las exportaciones de un 27% en comparación al primer semestre del año 2020. Teniendo en cuenta que los puertos de Cartagena con una participación del 56.3%, Santa Marta con 10.9% y Buenaventura con un 15.3% aglomeran el mayor tráfico de buques, portacontenedores, en Colombia han sufrido también el elevado costo de los fletes, los productos importados vienen presentando un precio más alto para el consumidor, lo que afecta directamente la inflación del país.

1.1.15. Economía Local

Al corte del primer trimestre de 2022, la región Suroriente presentó un crecimiento anual en buena parte de los indicadores económicos. Se observaron evoluciones favorables en el sector comercio en percepciones de ventas y ocupación hotelera, en transporte particularmente con la modalidad aérea y en construcción con área aprobada y venta de vivienda nueva. Así mismo se registró crecimiento en variables como consumo de energía eléctrica y créditos de Finagro. En comercio exterior,

[11] https://www.superfinanciera.gov.co/inicio/informes-y-cifras/cifras/establecimientos-de-credito/informacion-periodica/diaria/tasa-de-cambio-representativa-del-mercado-trm-60819

[12] https://www.crowe.com/co/news/la-crisis-de-los-contenedores

tanto las exportaciones como las importaciones crecieron. Por su parte, se registraron retrocesos en variables como abastecimiento agrícola, sacrificio de ganado y matrículas de vehículos.

Entre las variables del sector agropecuario resaltó el dinamismo reflejado por la cantidad de fruto procesado de palma de aceite, ya que se produjeron descensos en el abastecimiento de productos agrícolas procedentes de la región y el sacrificio de ganado bovino y porcino.

Acerca del consumo de energía eléctrica, se presentaron aumentos en los cuatro departamentos contemplados; y en materia de construcción, mientras el área aprobada, la venta de vivienda nueva y el área culminada reportaron alzas, los despachos de cemento gris permanecieron bastante estables y el área en proceso evidenció caída.

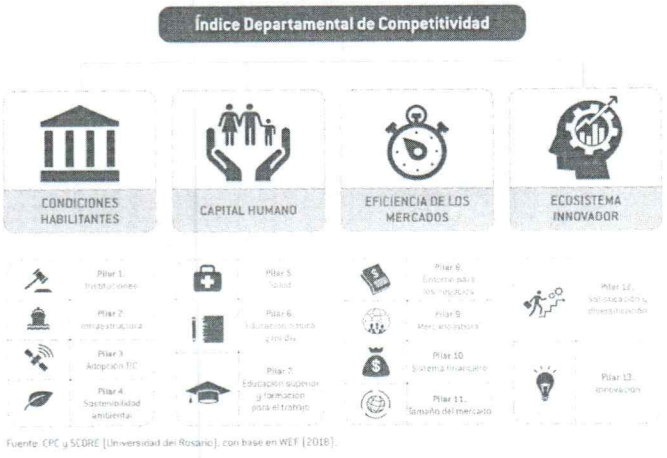
Con respecto al comercio, se registraron desempeños positivos en lo relacionado con el balance promedio de las percepciones de crecimiento en las ventas para esta región y la ocupación hotelera, en tanto se dieron comportamientos negativos en lo referente a las matrículas de vehículos, por cuanto las de motos permanecieron con tendencia positiva[13].

1.1.15.1. Indicadores de competitividad Departamental

El Índice Departamental de Competitividad (IDC) 2022 es una adaptación del Índice Global de Competitividad (GCI, por sus siglas en inglés) del Foro Económico Mundial (WEF, por sus siglas en inglés). Es importante destacar que el IDC 2023 se compone en un 100 % por indicadores "duros", no de percepción y que provienen de fuentes oficiales del orden nacional.

El IDC 2023 evalúa la competitividad de los 32 departamentos del país y la ciudad de Bogotá mediante 106 indicadores distribuidos en 13 pilares y agrupados en 4 factores de competitividad: i) condiciones habilitantes, ii) capital humano, iii) eficiencia de los mercados y iv) ecosistema innovador[14].

Grafico 8. *Estructura del índice Departamental de Competitividad 2023*



Fuente: CPC y SCORE [Universidad del Rosario], con base en WEF [2018].

Siguiendo el enfoque y la metodología aplicada por el WEF, el IDC aborda la competitividad como un conjunto de factores, instituciones y condiciones necesarias para el desarrollo y crecimiento de los territorios. En este sentido, mapea 13 pilares agrupados en cuatro factores que engloban la competitividad: condiciones habilitantes, capital humano, eficiencia de los mercados y ecosistema innovador. En la versión de 2023 del IDC, estos, a su vez, se constituyen por 108 indicadores. Los resultados que arroja el IDC son coherentes con diferentes indicadores asociados al nivel de bienestar y al crecimiento de los departamentos. En primer lugar, la competitividad es un reflejo del crecimiento de las economías: el panel a de la Gráfica 3 correlaciona los puntajes por departamento del IDC con el tamaño de sus economías, marcando una clara relación positiva. En promedio, el PIB de los cinco departamentos que encabezan el ranking general es casi cuatro veces mayor al de los departamentos que se encuentran al final. Igualmente, la competitividad se asocia con la calidad de vida y el nivel de pobreza de las personas. Así, el panel b muestra cómo los departamentos más competitivos presentan menores tasas de pobreza multidimensional[15]

Grafico 9. *Índice Departamental de Competitividad (IDC) 2023*

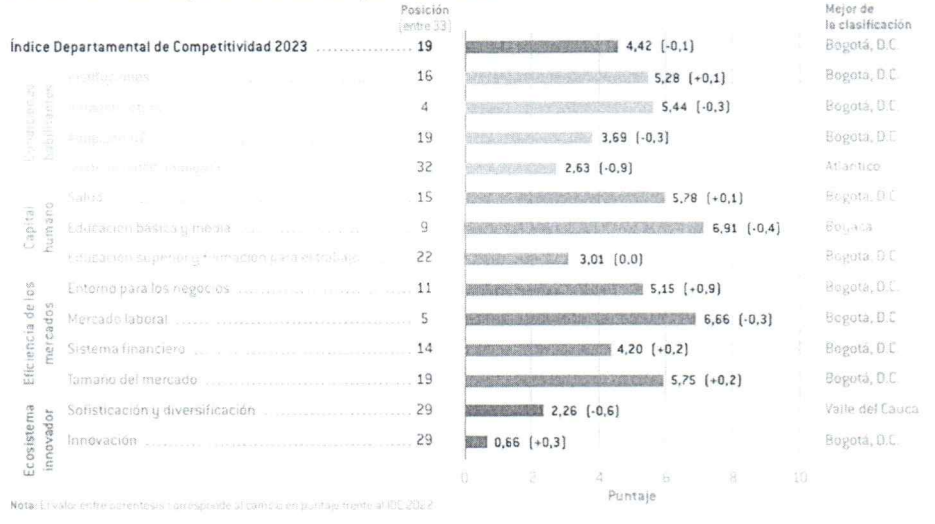
[13] Boletín Económico Regional. Suroriente, I Trimestre de 2022 – Amazonas,Casanare, Guaniz, Guaviare, Meta, Vaupés, Vichada. El Boletín Económico Regional es una publicación de la Sección de Sucursales Regionales de Estudios Económicos, Departamento Técnico y de Información Económica, Banco de la República. DOI: https://doi.org/10.32468/ber-suror.tr1-2022 Códigos JEL: R10, R11, R12

[14] www.compite.com.co

[15] https://compite.com.co/wp-content/uploads/2023/05/IDC_2023_web.pdf



Grafico 10. *Índice Departamental de Competitividad 2023*



Nota: El valor entre paréntesis corresponde al cambio en puntaje frente al IDC 2022.

Índice Departamental de Competitividad – Casanare[16]

La figura muestra el desempeño del departamento en términos de su competitividad dentro del país en los últimos años

Grafico 11*. Evolución del Puntaje y Ranking Índice Departamental de Competitividad*



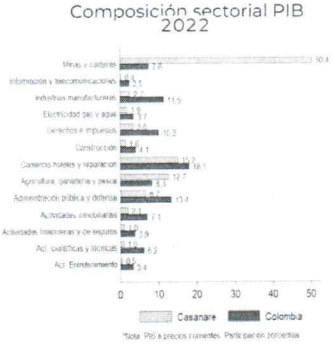
***Fuente**: Consejo Privado de Competitividad (2023)*
Nota: Puntaje entre 0 y 10, donde 10 representa el mayor valor.
Se incluye el recálculo publicado en la última versión para los años anteriores a 2023.

Producto Interno Bruto departamental

El Gráfico muestra la variación del crecimiento real el PIB del departamento frente al total de Colombia y el Gráfico siguiente muestra la participación porcentual de los sectores en el PIB del departamento frente a la composición nacional

[16] https://www.mincit.gov.co/getattachment/estudios-economicos/perfiles-economicos-por-departamentos/perfiles-economicos-por-departamentos/casanare/febrero-2024/oee-fld-perfil-departamental-casanare-22feb24.pdf.aspx



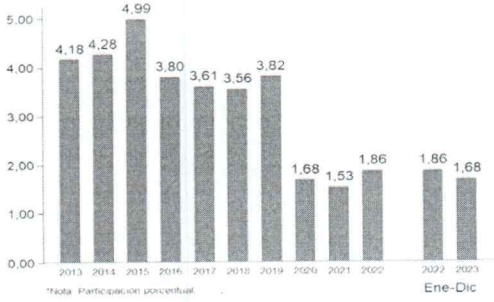


*A diciembre de 2022(pr).
Fuente: Cuentas departamentales- DANE. Fecha de Publicación: 30 de mayo de 2023

Exportaciones de Casanare

Las exportaciones de Casanare representaron en promedio 3,3 % de las exportaciones nacionales entre 2013 y 2022. A diciembre de 2023, el departamento registró una participación inferior a la observada en el mismo periodo del año anterior.

Grafico 12. *Participación en las Exportaciones Totales*



Exportaciones por grupo de producto

	Año completo				Año acumulado*			
V1	2021	2022	Var.% 22	Part.% 2022	2022	2023	Var.% 23	Part.% 2023
Total	633.002	1.059.643	67,4	100,0	1.059.643	834.469	-21,3	100,0
Minero - energético	632.889	1.059.555	67,4	100,0	1.059.555	833.232	-21,4	99,8
No Minero - energético	113	88	-21,7	0,0	88	1.237	1.302,8	0,1
Industria básica	27	82	205,2	0,0	82	366	347,0	0,0
Agropecuario	55	0	-99,9	0,0	0	33	66.760,8	0,0
Agroindustrial	27	0	-100,0	0,0	0	0		0,0
Industria Liviana	2	0	-100,0	0,0	0	9	Inf	0,0
Maquinaria y equipo	2	6	269,3	0,0	6	828	13.381,4	0,1
Industria automotriz	0	0		0,0	0	0		0,0
Demás productos	0	0		0,0	0	0		0,0

Cifras expresadas en miles de dólares FOB.
Nota: Según clasificación MinCIT.

El cuadro muestra que las exportaciones del departamento aumentaron 67,4 % entre 2021 y 2022. A diciembre de 2023, disminuyeron 21,3 % respecto al mismo periodo del año anterior. El mayor porcentaje de exportación se concentró en productos del sector minero energético.

Fuente: Exportaciones DANE - DIAN. Fecha de Publicación: 5 de febrero de 2024

Importaciones de Casanare

Las importaciones de Casanare representaron en promedio 0,14 % de las importaciones nacionales entre 2013 y 2022. A diciembre de 2023, el departamento registró niveles de participación inferiores frente al mismo periodo del año anterior.

Grafico 13. *Participación en las Importaciones Totales*



Importaciones por grupo de producto

	Año completo				Año acumulado*			
V1	2021	2022	Var.% 22	Part.% 2022	2022	2023	Var.% 23	Part.% 2023
Total	33.205	64.346	93,8	100,0	64.346	42.185	-34,4	100,0
Minero - energético	608	1.997	228,6	3,1	1.997	969	-51,5	2,3
No Minero - energético	32.597	62.350	91,3	96,9	62.350	41.216	-33,9	97,7
Maquinaria y equipo	26.326	53.860	104,6	83,7	53.860	25.665	-52,3	60,8
Industria básica	5.133	7.354	43,3	11,4	7.354	10.579	43,9	25,1
Industria Liviana	550	671	22,0	1,0	671	1.287	91,8	3,0
Industria automotriz	85	242	184,8	0,4	242	3.295	1.262,8	7,8
Agroindustrial	108	170	57,5	0,3	170	288	69,2	0,7
Agropecuario	394	53	-86,5	0,1	53	104	94,6	0,2
Demás productos	1	0	-100,0	0,0	0	0		0,0

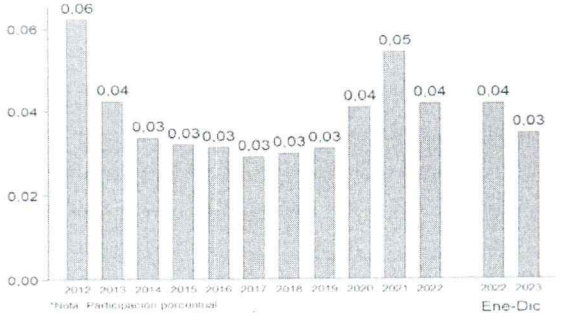
Cifras expresadas en miles de dólares CIF.
Nota: Según clasificación MinCIT.

Las importaciones del departamento aumentaron 93,8 % en 2022 con respecto a 2021. A diciembre de 2023, disminuyeron 34,4 % respecto al mismo periodo del año anterior. El mayor porcentaje de importación se concentró en productos de maquinaria y equipo.

Fuente: Importaciones DANE - DIAN. Fecha de Publicación: 14 de febrero de 2024

Turismo Departamental. Visitantes no residentes: la llegada de extranjeros no residentes a Casanare representó en promedio el 0,03 % del total nacional entre 2012 y 2022. A diciembre de 2023, el departamento mantuvo niveles de participación poco significativos.

Grafico 14. *Participación en la llegada de extranjeros no residentes*



Turismo, 2023

Indicador	Año Completo 2021	2022	var.%	Año Acumulado* 2022	2023	Var.%	Ultimo Mes
Área aprobada bajo licencia de construcción con destino a alojamiento [1]	0	179	Inf	179	8.135	4444.7	Diciembre
Visitantes parques nacionales naturales	0	0		0	0	NaN	Diciembre
Visitantes extranjeros no residentes [2]	756	1.365	80.6	1.365	1.441		Diciembre
Pasajeros aéreos nacionales	82.854	140.911	70.1	140.911	149.067	5.8	Diciembre
Pasajeros aéreos internacionales	0	0		0	0	NaN	Diciembre

El cuadro muestra el comportamiento de las principales variables relacionadas con turismo: Área de licencias de construcción aprobadas con destino a alojamiento, visitantes Parques Nacionales Naturales, Visitantes Extranjeros y pasajeros aéreos nacionales e internacionales.

Año acumulado según último mes disponible.

Fuente: DANE, Parques Nacionales Naturales, MINCIT - Migración Colombia, Aerocivil

-[1] A partir de agosto de 2022, la muestra pasa de una cobertura de 302 municipios a cubrir el total nacional, por lo que los datos no son comparables con el periodo anterior.

-[2] Los datos no son comparables con el año anterior debido a que se dejó de recoger la información de departamento de destino a partir de agosto de 2023. Fuente: Fecha de Publicación: 16 de febrero de 2024

Grafico 15. *Evolución por Pilar 2021 - 2023. Posición entre 33 Departamentos*



1.1.15.2. Perfil Competitivo Departamental[17]

Información General

Número de habitantes por departamento	435.195
Población en edad de trabajar	
Tasa de desempleo	9,4 %
Participación del PIB Nacional	1,31 %
Densidad empresarial (Empresas/1000 hab)	8,12 %

Subindice de Resultados (2 pilares)

IDC (0-100)	PTJE.	POSC.
Subindice de Resultados (2 pilares)	9,89	23
Producción de conocimiento y tecnología	7,32	21
Producción creativa	10,46	24

Capital Humano

IDC (0-10)	PTJE.	POSC.
Salud	4,12	28
Educación Básica y Media	6,62	6
Educación superior y formación para el trabajo	3,01	21

Indice Departamental de Innovación

IDC (0-100)	PTJE.	POSC.
Indice Departamental de Innovación	23,89	19

Razón de Eficiencia 2019

IDC (0-100)	PTJE.	POSC.
Razón de Eficiencia 2019	0,23	28

Índice Departamental de Competitividad

IDC (0-10)	PTJE.	POSC.
Índice Departamental de Competitividad	4,79	18

Eficiencia de los Mercados

IDC (0-10)	PTJE.	POSC.
Entorno para los Negocios	6,8	15
Mercado laboral	7,35	2
Sistema financiero	3,56	15
Tamaño del Mercado	6,32	11

Subindice de Insumos (5 pilares)

IDC (0-100)	PTJE.	POSC.
Subindice de Insumos (5 pilares)	38,89	13
Instituciones	64,53	11
Capital humano e investigación	39,66	16
Infraestructura	61,71	2
Sofisticación de mercados	20,11	23
Sofisticación de negocios	8,43	24

Condiciones Habilitantes

IDC (0-10)	PTJE.	POSC.
Instituciones	4,86	17
Infraestructura	5,3	11
Adopción TIC	3,56	20
Sostenibilidad Ambiental	5,67	9

Ecosistema Innovador

IDC (0-10)	PTJE.	POSC.
Sofisticación y diversificación	2,85	27
Innovación y dinámica empresarial	2,2	19

[17] https://competitivas.gov.co/perfiles-departamentales/casanare

Índice de Competitividad Turistica Regional

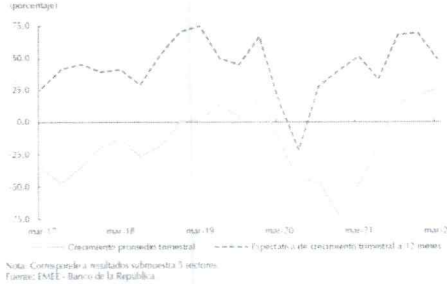
ICTR (0-10)	PTJE.	Ranking.
Índice de Competitividad Turistica Regional	4,34	21
Cultural	4,74	19
Ambiental	4,92	19
Gestión de Destino	4,44	18
Económico	3,16	25
Empresarial	1,77	20
Estrategia de Mercadeo	5,08	21
Social	4,26	14
Infraestructura	5,84	17

Fuente. https://cccasanare.co/articulacion-publico-privada/estudioseinvestigaciones/

1.1.16. Expectativas Económicas (EMEE)

Respecto al comercio, la Encuesta Mensual de Expectativas Económicas (EMEE) dejó ver que las percepciones de crecimiento en las ventas para Llanos Orientales tuvieron un balance promedio positivo durante el primer trimestre de 2022, en comparación con el mismo periodo del año anterior, ya que pasó de -48,72% a 25,64% (Gráfico 6). Esta evolución favorable fue incluso más pronunciada que la observada en los dos últimos trimestres del año anterior, aun cuando se constituyó en la más baja frente a las demás regiones del país, entre las cuales predominaron los resultados de Eje Cafetero, Central Oriental y Atlántica.

Grafico 16. *Llanos Orientales Balance promedio trimestral del crecimiento del volumen en ventas*

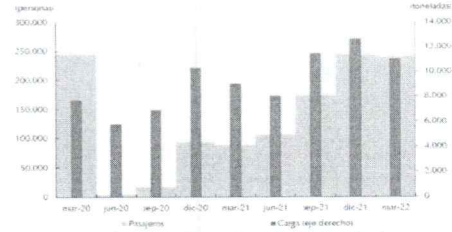


Nota: Corresponde a resultados submuestra 5 sectores.
Fuente: EMEE - Banco de la República

A su vez, las expectativas respecto al comportamiento de las ventas para los próximos doce meses mostraron un promedio para la región de 48,72%, lo que representó un ligero descenso respecto al 51,28% calculado en igual trimestre del año anterior y una disminución más marcada en relación con los trimestres a septiembre y diciembre de 2021, que se acercaron al 70%. En este ámbito, el resultado de Llanos Orientales también fue superado por el de las demás zonas del país sondeadas en la encuesta.

Finalmente, según las estadísticas de Cotelco, la ocupación hotelera a marzo de 2022 exhibió incrementos notables tanto en el Meta como en Casanare, con niveles promedio de ocupación de 48,11% y 52,29%, respectivamente. Por lo que se refiere a la tarifa promedio, también se presentó un aumento en ambos departamentos, al registrar un valor de $175.874 y $147.876, en su orden.

Grafico 17. *Región Suroriente. Flujo de Pasajeros y Carga*



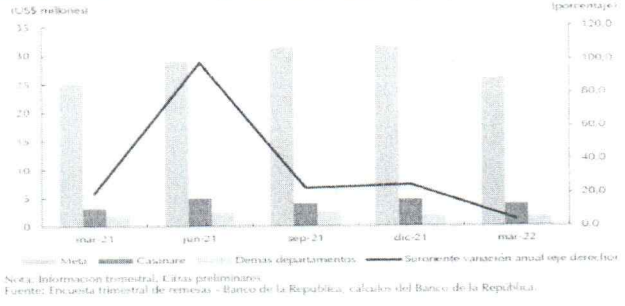
Nota: Información trimestral. No incluye pasajeros en tránsito ni en conexión. La carga incluye el correo.
Fuente: Aeronáutica Civil de Colombia. Base de datos origen - destino; cálculos del Banco de la República.

Dentro de esta actividad se tiene en cuenta el transporte aéreo, tanto en la modalidad de pasajeros como en la de carga. Con base en los reportes de la Aeronáutica Civil de Colombia, el flujo de pasajeros embarcados por vía aérea desde las terminales de los municipios capitales de Suroriente[18], continuó en el primer trimestre de 2022 con resultados altamente favorables, a partir de la recuperación alcanzada desde el segundo trimestre del año anterior, movilizando 240.897 personas.

Al mismo tiempo, se presentaron avances anuales en el movimiento de los principales aeropuertos de la región; empero, se evidenciaron alzas apreciables en las tres terminales que habitualmente registran el mayor tráfico: Leticia (735,4%), Yopal (163,4%) y Villavicencio (107,3%)

[18] La información comprende únicamente el aeropuerto principal de cada una de las siete capitales de los departamentos que conforman la región Suroriental, a saber: Villavicencio, Yopal, Leticia, San José del Guaviare, Puerto Carreño, Mitú y Puerto Inírida.

Grafico 18. *Suroriente. Ingresos de remesas, según principales departamentos*



Nota: Información trimestral. Cifras preliminares.
Fuente: Encuesta trimestral de remesas - Banco de la República, cálculos del Banco de la República.

De acuerdo con información preliminar del Banco de la República, la región Suroriente sumó por concepto de remesas de trabajadores residentes en el exterior, un total de US$31,6 millones durante el primer trimestre de 2022, valor que significó un incremento anual de 4,3% y reveló una notoria desaceleración frente al nivel de crecimiento reportado a lo largo de 2021. De todos modos, tal avance estuvo jalonado por la evolución de cada uno de los departamentos de la zona, exceptuado Amazonas, que registró una caída de 31,7%.

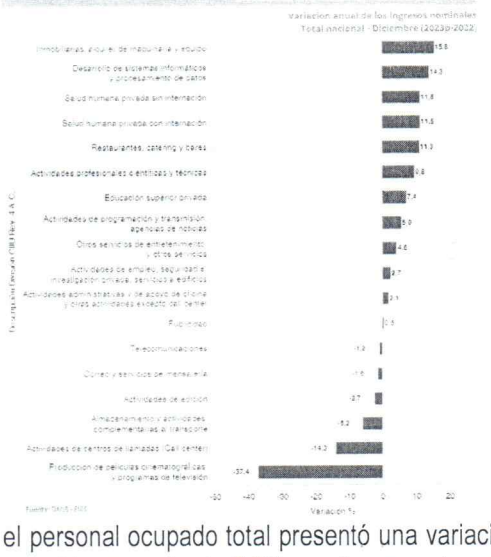
El comportamiento de la región estuvo apalancado sobre todo por el Meta, que no solo se atribuyó más del 80% del consolidado de Suroriente, sino que también presentó un incremento anual de 3,4% entre enero y marzo de 2022. Asimismo, el Casanare sobresalió por su aporte al buen resultado regional, con un alza de 21,1% y operaciones por US$3,8 millones; seguido de lejos por Guainía, Guaviare, Vaupés y Vichada, en donde los ingresos por remesas no excedieron el millón de dólares. Cabe señalar que, en cuanto al país origen de estos recursos, Estados Unidos continuó ubicándose en el primer lugar, al sumar una porción superior al 56% de este total[19].

1.1.17. Encuesta Mensual de Servicios[20]

La Encuesta Mensual de Servicios es una operación estadística por medio de la cual el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) obtiene la información de las variables principales del sector servicios para el análisis de su evolución en el corto plazo.

Adicionalmente la actividad "*Salud humana privada*" se desagrega en las actividades *"Salud humana privada con internación"* y "*Salud humana privada sin internación"* de manera similar las *"Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades"* se divide en *"Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades excepto call center"* y *"Actividades de centros de llamadas (Call center)".*

Grafico 19. *Variación Anual de los Ingresos Nacionales Total Nacional Diciembre (2023[p] – 2022)*



En diciembre de 2023, doce de los dieciocho subsectores de servicios presentaron variación positiva en los ingresos totales, en comparación con diciembre de 2022

Subsectores de servicios con las tres variaciones positivas más representativas

Inmobiliarias, alquiler de maquinaria y equipo Variación anual: diciembre 2023 / diciembre 2022 En diciembre de 2023, los servicios de inmobiliarias, alquiler de maquinaria y equipo registraron un crecimiento de 15,8% en los ingresos nominales, el personal ocupado total presentó un aumento de 3,9% y los salarios registraron un incremento de 11,2%, en comparación con diciembre de 2022.

En comparación con el mismo mes de 2022, en diciembre de 2023 los ingresos totales presentaron un aumento de 15,8%, que se explica por el incremento de 14,8% en los ingresos por servicios, de 57,0% en la venta de mercancías y de 3,7% en otros ingresos operacionales. En diciembre de 2023 el personal ocupado total presentó una variación positiva de 3,9%, en comparación con diciembre de 2022, que se explica por el incremento de 5,7% en el personal permanente y de 20,0% en el personal contratado a través de agencias. Por su parte, el personal temporal directo disminuyó el 4,7%. Mientras que los salarios en diciembre de 2023 presentaron un aumento

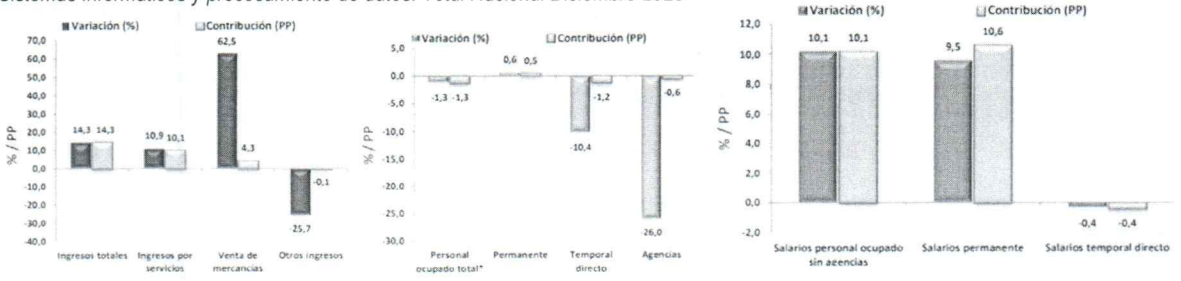
[19] http://www.banrep.gov.co/ber

[20] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/servicios

de 11,2%, en comparación con diciembre de 2022, que se explica por el incremento de 9,9% en los salarios del personal permanente y de 12,3% en los salarios del personal temporal directo

Desarrollo de sistemas informáticos y procesamiento de datos En diciembre de 2023, los servicios de desarrollo de sistemas informáticos y procesamiento de datos registraron un crecimiento de 14,3% en los ingresos nominales, el personal ocupado total presentó una disminución de 1,3% y los salarios registraron un crecimiento de 10,1%, en comparación con diciembre de 2022.

Grafico 20. *Variación Anual y Contribución de los Ingresos Nominales por tipo, personal ocupado total y salarios por tipo de contratación Desarrollo de Sistemas Informáticos y procesamiento de datos. Total Nacional Diciembre 2023p*

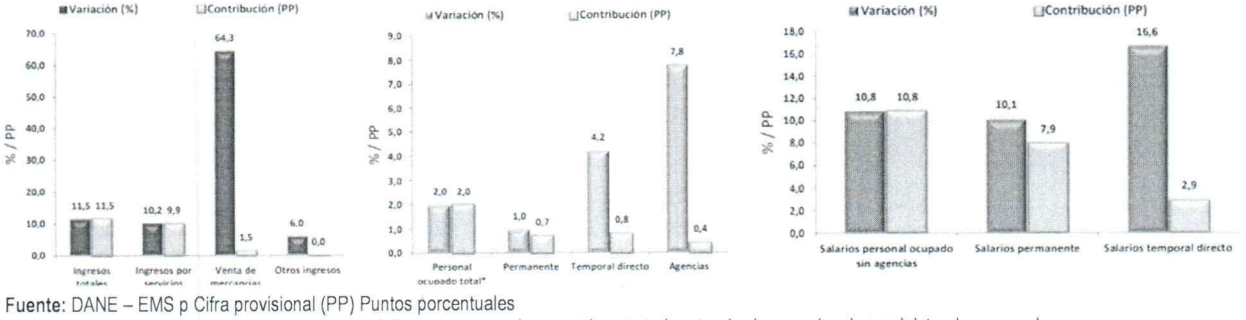


Fuente: DANE – EMS p Cifra provisional
(PP) Puntos porcentuales
* Incluye personal permanente, personal temporal directo y personal temporal contratado a través de agencias de suministro de personal.
Nota: por aproximación decimal, se puede presentar diferencia en la suma de las contribuciones frente a la variación total.

En comparación con el mismo mes de 2022, en diciembre de 2023 los ingresos totales presentaron un aumento de 14,3%, que se explica por el incremento de 10,9% en los ingresos por servicios y de 62,5% en la venta de mercancías. Por su parte, los otros ingresos operacionales disminuyeron un 25,7%

Salud humana privada sin internación En diciembre de 2023, los servicios de salud humana privada sin internación registraron un incremento de 11,5% en los ingresos nominales, el personal ocupado total presentó un crecimiento de 2,0% y los salarios registraron un aumento de 10,8%, en comparación con diciembre de 2022.

Grafico 21. *Variación Anual y Contribución de los Ingresos Nominales por tipo, personal ocupado total y slarios por tipo de contratación. Salud Humana privada sin Intermediación. Total Nacional Diciembre 2023p*



Fuente: DANE – EMS p Cifra provisional (PP) Puntos porcentuales
* Incluye personal permanente, personal temporal directo y personal temporal contratado a través de agencias de suministro de personal.
Nota: por aproximación decimal, se puede presentar diferencia en la suma de las contribuciones frente a la variación total.

En comparación con el mismo mes de 2022, en diciembre de 2023 los ingresos totales presentaron un aumento de 11,5%, que se explica por el incremento de 10,2% en los ingresos por servicios, de 64,3% en la venta de mercancías y de 6,0% en otros ingresos operacionales.

1.1.18. Sector Salud

En Colombia el sector salud es uno de los de mayor proyección de crecimiento en el país, en el informe Healtcare Resource Guide (Healtcare Resource Guide, s.f.), Colombia presenta un crecimiento anual compuesto constante de 12% (2013-2018) para el mercado de dispositivos médicos, siendo el cuarto mercado en Latinoamérica con un valor de 12 billones de solares para el 2014.

De acuerdo al informe de Merco Salud Colombia del 2015 (Ranking; 2016), las empresas Fundación Valle de Lili (IPS), Sanitas (EPS), Bayer (Laboratorio Farmacéutico) y Jhonson y Jhonson (Fabricante de dispositivos médicos) fueron las que ocuparon el primer puesto de mejor reputación en Colombia.

Según el informe de análisis sectorial de FINDETER de 2015 (FINDETER, 2014 – 2015), en las bases del Plan Nacional de Desarrollo 201-2018, dentro de la estrategia de transversal de movilidad social, se introduce el Sistema de Protección Social como un "*instrumento para fomentar la igualdad de oportunidades a través de las herramientas para el manejo de los riegos a los que se expuesta la población*", estableciendo como objetivos; i) aumentar el acceso a la salud y mejorar la calidad de los servicios de salud prestados al ciudadano. II) Disminuir brechas y mejorar las condiciones de salud, III) la recuperación de la legitimidad y la confianza en el sistema de salud colombiano, y IV) garantizar la sostenibilidad financiera de un sistema de salud eficiente.

1.1.18.1. Subsectores de Sector Salud

En Colombia el sector salud está comprendido por empresas e instituciones públicas y privadas que realizan actividades concernientes al cuidado de la salud y preveción de enfermedades y servciios conexos. Esta cimpuesta principalmente de acuerdo a la Clasificaicón Internacional Industrial Uniforme (CIIU) por todos aquellos actores pertenecientes a las divisiones 86 (actividades de antención de la salud humana), 87 (actividades de atención residnecial medicalizada) y 88 (actividades de asistencia social sin alojamiento)

1.1.18.2. Cadena Productiva del Sector Salud

Los actores de la cadena del sector salud se clasifican en:

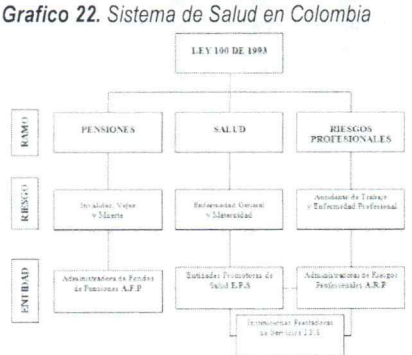
- Entidades de vigilancia de la salud
- Entidades certificadoras
- Proveedores de insumos (mediamentos, equipos, consumibles, tejidos, reactivos, mobiliarios, etc)
- Proveedores de Servicios
- Prestadores y Promotoras de Salud

1.1.18.3. Cadena de Valor del Sector Salud

La cadena de valor del sector salud en Colomba presenta actores de diferente ámbito profesional que permiten que la cadena se articule correctamente y pueda lograr el objetivo de dar una mejor calidad de vida a la población a través de los servicios de salud.

1.1.18.4. Sistema de Salud en Colombia

Grafico 22. *Sistema de Salud en Colombia*



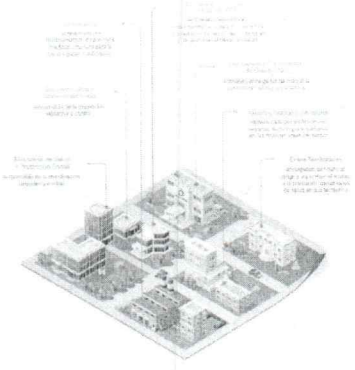
El sistema de salud en Colombia hace parte del Sistema de Seguridad social de Colombia regulado por el gobierno nacional, por intermedio del Ministerio de la Salud y Protección Social (Colombia) y del Ministerio de Trabajo, bajo mandato constitucional y delegado en parte al sector privado

El sistema general de seguridad social de Colombia integral vigente en Colombia está reglamentado por la Ley 100, 1993:

1.1.18.4.1. Estructura del Sistema

El Sistema General de Seguridad Social en Salud (SGSSS) es el marco en el que prestan servicio estas entidades. De acuerdo a la Ley Estatutaria 1751 del 16 de febrero de 2015 el sistema de salud es "*el conjunto articulado y armónico de principios y normas; políticas públicas; instituciones; competencias y procedimientos; facultades, obligaciones, derechos y deberes; financiamiento; controles; información y evaluación, que el Estado disponga para la garantía y materialización del derecho fundamental de la salud. A través de este sistema el país trabaja por garantizar el derecho de todos los colombianos a un servicio oportuno, eficaz y de calidad*".

Grafico 23. *Principales miembros del Sistema General de Seguridad Social en Salud*



En el funcionamiento del SGSSS interactúa una gran cantidad de agentes públicos y privados, entre los que hay complejos y permanentes flujos de recursos e información. Todas estas relaciones giran en torno a quienes están en el centro del sistema: los pacientes.

Asimismo, existe una cadena intersectorial que se encarga de agregar valor a los servicios y hacer posible la atención en salud de la población.

El sistema en salud está compuesto básicamente por tres entes:

1. **EL ESTADO**: actúa como ente de coordinación, dirección y control. Sus organismos son: El Ministerio de la Salud y Protección Social (Colombia), la Comisión de Regulación en Salud (CRES), y la Superintendencia Nacional de Salud que vigila y controla a los actores del sistema.

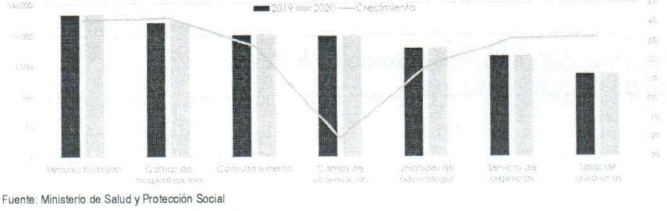
   En Colombia el mayor ente responsable en Salud es el "*Ministerio de salud y Protección Social*", su misión es dirigir el sistema de salud y protección social a través de políticas de promoción en salud, la prevención, el tratamiento y la rehabilitación de la enfermedad y el aseguramiento. Así como la coordinación intersectorial para el desarrollo de políticas sobre los determinantes en salud; bajo los principios de eficiencia, universalidad, solidaridad, equidad, sostenibilidad y calidad, con el fin de contribuir al mejoramiento de la salud de los habitantes de Colombia.

2. **LOS ASEGURADORES**: Son entidades privadas que aseguran a la población, actúan como intermediarias y administradoras de los recursos que provee el estado en forma de prima anual denominada Unidad de Pago por Capitación -UPC-. Son las entidades promotoras de salud (EPS) y las administradoras de riesgos laborales (ARL).

3. **LOS PRESTADORES**: son las instituciones prestadoras de salud (IPS), son los hospitales, clínicas, laboratorios, etc que prestan directamente el servicio a los usuarios y aportan todos los recursos necesarios para la recuperación de la salud y la prevención de la enfermedad, los profesionales independientes de salud (médicos, enfermeras/os, etc) y los transportadores especializados de pacientes (ambulancias).

1.1.18.4.2. Capacidad Instalada en Colombia





Fuente: Ministerio de Salud y Protección Social









1.1.18.4.3. Modelo de aseguramiento

Es posible vincularse a salud por medio de dos modelos de aseguramiento: mediante el sistema del **régimen contributivo** y por el de **régimen subsidiado.** En el primero están vinculados todos los empleados y empleadores con capacidad de pago quienes hacen un aporte mensual para salud y pensión y el régimen subsidiado cobija a todas las personas pobres y vulnerables en donde los servicios de salud están amparados con los recaudos de solidaridad de los demás entes participantes en el sistema.

1.1.18.4.4. Afiliación al Sistema General de Seguridad Social en Salud - SGSSS

Entre el 2000 y el 2012, la afiliación al Sistema de Seguridad Social en Salud se incrementó en 56% al pasar del 58 al 91 por ciento del total de la población.

- La **afiliación al régimen contributivo** ha evolucionado de 31 a 43% con un porcentaje de cambio del 39% durante el periodo, alcanzando una cobertura hoy de 42,8% (19.957.739 personas).
- En el **régimen subsidiado** el cambio ha sido de 122% pasando de 22 a 49% de afiliados para una cobertura de 48,5% en 2012 (22.605.295 personas).
- Los **regímenes especiales** (Fuerzas Armadas, Ecopetrol, Universidadespúblicas Magisterio) cubren el 4,6%, según la base de datos única de afiliados al 2012.
- En tanto, un 4,4% de la población no están **afiliados a ninguno** de los regímenes en 2012; es decir, aproximadamente 2.049.600 personasreciben atención en salud por demanda a través de la oferta pública de servicios.

1.2. ASPECTOS TÉCNICOS -Sector Transporte

La actividad de la producción en Colombia está a cargo de diversas unidades productivas que pertenecen a distintos sectores económicos, En efecto, el sistema económico puede dividirse en sectores, de acuerdo con la naturaleza del objeto contractual este proceso se identifica dentro del sector secundario debido a que este se compone de las actividades en las que hay un mayor grado de transformación de los insumos. Estas actividades se desarrollan en lo que comúnmente llamamos actividades industriales, tales como la fabricación de vehículos, cauchos, plásticos, entre otros, específicamente el presente procesos se relaciona con el sector automotor

Una parte integral de la integración nacional e internacional y el incremento de la competitividad colombiana es el sector transporte. De esta manera, se viene evidenciando una transformación dentro de este sector, marcada e impulsada por el crecimiento de la población urbana.

Las cambiantes relaciones de producción, circulación y distribución configuran una economía internacional y nacional, cada vez más competitiva y una virtual revolución en la organización, tipo y contenido del trabajo en todas las áreas y disciplinas del conocimiento.

La globalización de mercados, el acelerado avance tecnológico y los nuevos esquemas de organización de la producción, configuran una economía que requiere renovaciones fundamentales en las organizaciones tendientes a la innovación tecnológica de productos y servicios y de la revalorización del talento humano vinculado a la permanente mejora de la productividad y competitividad empresarial.

El ambiente de mercado se caracteriza por el rápido cambio tecnológico, por la creciente competencia de carácter multinacional, por el cambio de las fuerzas políticas y económicas, la conformación de bloques económicos regionales, tendencia hacia la desregulación, la consolidación de alianzas estratégicas entre empresas, el crecimiento del comercio internacional y de la inversión extranjera.

El escenario del comercio mundial se caracteriza por una serie de exigencias, las cuales deben ser superadas con el fin de que las empresas puedan continuar en el mercado, circunstancia que les obliga a incorporar innovaciones científicas y tecnológicas, desarrollo de programas para el aseguramiento de la calidad de procesos y productos, requiriendo para ello de un talento humano creativo, altamente competente en su desempeño, capaz de trabajar en equipo y en permanente capacitación y actualización.

En la actualidad, la competitividad de un país se fundamenta, más que en las ventajas comparativas que dan sus recursos naturales y materias primas, en su capital humano, su tecnología y su infraestructura.

En la segunda década del siglo XX, Colombia registraba en materia de transporte e infraestructura, uno de los sistemas más atrasados en todo el continente latinoamericano; solo hasta la década del sesenta y posteriormente al inicio de la década de los noventa con la ley marco del comercio exterior (Ley 7 de enero de 1991) se le dio un viraje al país con la visión puesta en los mercados internacionales y dió origen a la apertura económica. Dicha apertura trajo consigo un nuevo reto para los empresarios (entre ellos los del sector transporte) y para el Estado porque estableció los criterios y objetivos generales de política y comercio exterior.

La competitividad y la expansión de los negocios internacionales están limitados por deficiencias en la infraestructura y los servicios de transporte, cuya solución es pieza clave de la política de internacionalización e integración económicas.

La necesidad de las empresas colombianas de ser ayudadas en la transición y adaptabilidad que les permita competir para subsistir y desarrollarse, justifican la implementación de estrategias en los sectores público, productivo, tecnológico, académico y gremial que les permita el rápido tránsito hacia una mayor competitividad de nuestra economía en general, y en particular de las empresas de transporte, necesariamente sustentada en el urgente desarrollo creciente de su talento humano.

La Mesa Sectorial del Transporte, tiene como objetivo principal, concertar y elaborar los estándares de competencia laboral que serán utilizados como referente para certificar a los trabajadores del sector transporte y como insumo para elaborar y desarrollar programas de formación profesional, evaluación y certificación de la calidad de los trabajadores, e implementar acciones formativas cuando aún no alcanzan el estándar deseable y de otra parte fomentar políticas de gestión de talento humano que inicia en procesos de selección y promoción[21].

1.2.1. Servicio de Transporte Público Automotor Terrestre Especial

El servicio de Transporte Público Automotor Terrestre Especial se encuentra reglamentado bajo el Decreto 174 de 2001, en el cual lo define como aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios.

21 https://repositorio.sena.edu.co/bitstream/11404/2150/1/3082.pdf

Las empresas cuentan con un radio de acción nacional, incluyendo los perímetros departamentales, metropolitanos, distritales y/o municipales. Sin embargo, para efectos de que conste la celebración del contrato entre las empresas habilitadas en esta clase de servicio con los usuarios del mismo, se genera la obligación de que el conductor del vehículo porte un extracto de contrato.

En términos simples, el transporte es el servicio de mover bienes o personas de un lugar a otro. Sin embargo, esta sencilla y común definición se puede especificar y complejizar según la óptica con la que se mire y en la literatura no existe un único conjunto de recomendaciones ampliamente aceptado, que dé cuenta de las formas o técnicas de acotar y medir el sector transporte, por el contrario, existen un sinnúmero de opciones, que dejan a libertad y criterio del investigador la tarea de definir su propia metodología.

En Colombia desde hace casi 50 años ha predominado a nivel interno el transporte por carretera, ya que en la primera mitad del siglo pasado existía una mayor distribución del transporte a nivel multimodal con otros medios ampliamente utilizados a nivel mundial como son el tren y el barco, esto tanto para carga como para pasajeros. Hecho sin precedentes en naciones desarrolladas por la eficiencia ambiental y económica que representan estos modos de transporte

Los propietarios del transporte son en su mayoría operadores privados tanto para carga como para pasajeros, aunque en algunas ciudades los gobiernos locales han apostado a la recuperación del transporte público de pasajeros e intervenido este a través de alianzas con los operadores tradicionales como es el caso de Transmilenio en Bogotá, Mío en Cali, Transcaribe en Cartagena, Transmetro en Barranquilla, Metroplus en Medellín, etc. Esto da como resultado garantías en prestación del servicio, control tarifario y de seguridad en los vehículos, también mejora los estándares de contaminación. Los sistemas integrados de transporte son gerenciados por entes descentralizados de los municipios, que cuentan con autonomía y con facultades normativas, pero en general este sector se encuentra regulado y controlado por el Ministerio de Transporte, a través de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial: De acuerdo con el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 de 2015, modificado por el Decreto 431 de 2017, es aquel que presta una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable.

Servicio de Transporte Turístico: Las empresas habilitadas para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial interesadas en prestar el servicio a turistas se constituirán como prestadores de servicios turísticos, de acuerdo con la reglamentación vigente expedida por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. En el mismo sentido, los prestadores de servicios turísticos interesados en ofrecer el servicio de transporte público terrestre automotor a turistas, deberán habilitarse como empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial ante el Ministerio de Transporte.

Capacidad Transportadora: Según el numeral 6 del artículo 2.2.1.6.10.5 del Decreto 1079 de 2015, modificado por el artículo 34 del Decreto 431 de 2017, es el número de vehículos requeridos para la adecuada y racional prestación del servicio contratados. Formato Único de Extracto de Contrato – FUEC: Según la Resolución 6652 de 2019, es el documento de transporte que deben portar los conductores de vehículos que estén prestando servicios de transporte de pasajeros en la modalidad de especial

Registro Nacional de Empresas de Transporte – RNET: permite conciliar las capacidades transportadoras autorizadas y las tarjetas de operación vigentes de los vehículos vinculados, las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte modificarán la clase de vehículos asignada en la capacidad transportadora de cada una de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, de manera que coincida en cada una de ellas con las clases y número de vehículos vinculados con tarjetas de operación vigentes al 14 de marzo de 2017.

Transporte Especial: Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con

base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios Empresa de transporte terrestre automotor especializado: Aquel que atiende las necesidades de movilización del turista o viajero Turista o Viajero Persona que utiliza el servicio de transporte turístico terrestre para movilizarse como pasajero.

Clasificación

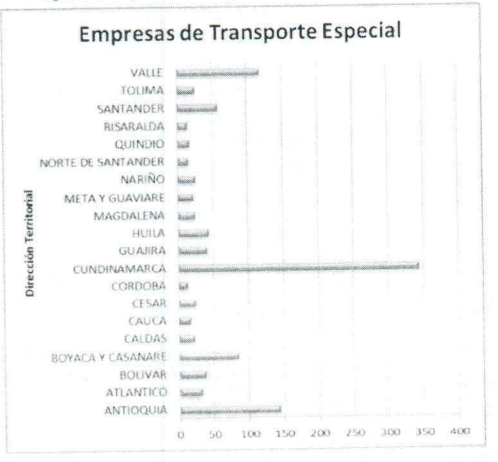
La prestación del Servicio de Transporte Especial se realiza previa suscripción de contrato entre la empresa de transporte habilitada para esta modalidad y la persona natural o jurídica que requiera el servicio, que pertenezca a alguno de los grupos de usuarios que se mencionan a continuación:

- **Transporte de turistas:** Traslado de turistas.
- **Transporte de estudiantes**: Traslado desde el lugar de residencia y el establecimiento educativo, u otros destinos que se requieran debido a las actividades programadas por el plantel educativo.
- **Transporte empresarial:** Desplazamiento de los funcionarios, desde el lugar de residencia hasta el lugar en el cual se realice la labor (puede incluir traslados a lugares no previstos en los recorridos diarios).
- **Transporte de usuarios del servicio de Salud:** Traslado de usuarios que requieran transporte para atender un servicio de salud que, por su condición o estado no requieran de una ambulancia.
- **Grupo específico de usuarios o transporte de particulares:** Viaje expreso para trasladar a todas las personas que hacen parte del grupo desde un origen hasta un destino común.

LAS EMPRESAS. De acuerdo con el artículo 10 del Decreto 174 de 2001, las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, deben solicitar y obtener habilitación para operar. La empresa de servicio público de transporte especial se compromete mediante un contrato de transporte escrito a trasladar a un grupo homogéneo y específico de personas (estudiantes, asalariados y/o turistas) desde un mismo municipio de origen hacia un mismo municipio de destino, por lo que se caracteriza por ser un servicio expreso.

A la fecha de realización de esta Consultoría, se encuentran habilitadas por el Ministerio de Transporte un total de 1121 empresas para prestar el servicio público terrestre automotor especial en el territorio nacional, de las cuales el 31% han sido habilitadas en la Dirección Territorial - DT de Cundinamarca, el 13 % en la DT de Antioquia, el 11 % en la del Valle, el 8 % en la DT de Boyacá y Casanare, mientras el restante 37 % se encuentras habilitadas en las otras 16 territoriales del País.

Figura I-3. Empresas de Transporte Especial por territorial

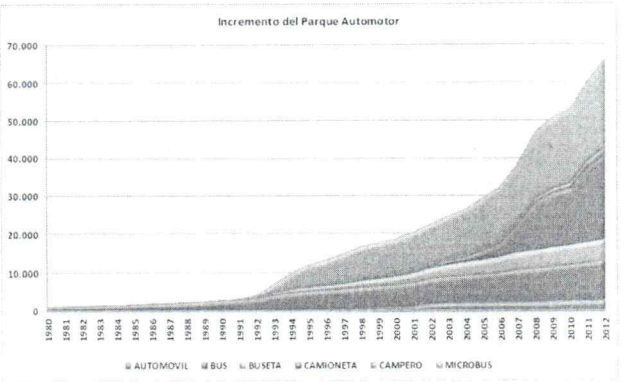


La evolución del número de empresas ha sido importante entre los años 2000 y 2004, en donde se tuvo un aumento de 136 a 918 empresas, que corresponde a un crecimiento de 675 % a una tasa del 61 % anual. Posteriormente la tasa de crecimiento anual bajo a 1,5 % hasta el año 2009, pero actualmente va en aumento, registrándose una tasa corresponde al 2,8% anual.

El 30 % de las empresas están agrupadas en siete gremios o asociaciones, cuyo propósito es defender los intereses comunes de las mismas, informar a sus miembros de las situaciones legales y técnicas que sobre el tema adelante el Gobierno y para mantenerlos actualizados frente a las novedades que se presenten en el transporte especial. La siguiente tabla muestra las agremiaciones existentes con el número de afiliados.

En cuanto al crecimiento del parque automotor se evidenció un incremento desde el año 2007 al 2012 correspondiente al 51% respecto al total actual, principalmente reflejado en los vehículos de tipo camioneta, que coincide con la nueva normativa referente a la vinculación de camionetas doble cabina, así mismo los microbuses vienen aumentando desde 1992 con una participación promedio del 8% en cada año.

Figura I-9. Incremento del parque automotor especial



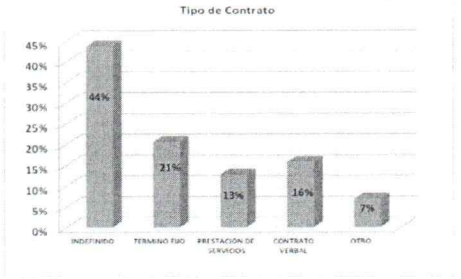
Los vehículos del transporte especial son mayoritariamente nuevos. El parque automotor especial de menos de 5 años tiene una participación del 51%, mientras los que se encuentran entre los 6 y 10 años representan el 18%, el 26 % de los vehículos se encuentra en el rango entre los 11 y 20 años de edad, sin embargo, el 5% del parque tiene más de 20 años. A pesar de que el porcentaje de vehículos que tienen más de 20 años es relativamente bajo, éste es significativo en cuanto al número de unidades (3.954, de las cuales 3.138 son buses y busetas), de esta manera el parque de buses que tiene más de 20 años corresponde al 28,7% del total de vehículos de esta tipología, y que predominan en la prestación del servicio escolar.

Las 1121 empresas habilitadas de transporte público especial suman una capacidad transportadora autorizada de 99.727 cupos, distribuidos de la siguiente forma; 43.363 cupos para el grupo A, 29.882 cupos para el grupo B y 26.482 cupos en el grupo C. De acuerdo a información registrada a la fecha, de esos cupos asignados, se encuentran cubiertos 28.375 en el grupo A, lo cual genera un remanente de capacidad del 35%, 23.432 para el grupo B, dejando libre un 22% de la capacidad y16.297 en el grupo C, en el cual se tiene el porcentaje más alto de capacidad libre, alcanzado el 38%. En resumen, se tiene que un total de 31.623 cupos asignados, que no están siendo utilizados, generando un remanente total que asciende al 32%.

LOS CONDUCTORES

Los conductores son los encargados de la operación de los vehículos y juegan un papel muy importante en la prestación del servicio, especialmente en las modalidades de escolar y turismo.

Figura I-10. Tipo de contrato de los Conductores.



En total se encontró que el promedio de conductores por vehículo es de 1.08, lo que significa que la población total de conductores es cerca de 72.000. Estos son contratados en un tan solo el 38 % por las empresas, el 56 % contratado por los propietarios y 6 % por otro, pueden ser intermediarios. El 65 % de los conductores tienen un contrato de trabajo, bien a término definido o termino fijo. Sin embargo, el 35 % restante tienen contrato de prestación de servicio, verbal u otro, tal como se observa en la gráfica siguiente.

Las empresas propietarias de la flota contratan más a los conductores que las empresas con mayor porcentaje de afiliación de vehículos. La gráfica siguiente muestra que para empresas con % de afiliación de vehículos menor del 40 %, el total de conductores contratados directamente es 1.76 cond/Vh del total utilizados, correspondiente a 2.02 cond/Vh, mientras que las empresas con un porcentaje de afiliación superior al 80 % el número de conductores por vehículo contratado directamente es 0,42 cond/Vh en promedio, mientras que el total de conductores es de 1,57 cond/Vh.

1.2.2. Especificaciones Técnicas del Objeto del Proceso a contratar:

El contratista debe cumplir con las siguientes **ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y/O ACTIVIDADES** y El proponente deberá enmarcarse en las especificaciones técnicas que se relacionan a continuación, garantizando la satisfacción y cumplimiento de la finalidad, además debe encontrarse en capacidad de cumplir con las siguientes características técnicas que se relacionan a continuación:

PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL DE PASAJEROS A TODO COSTO AL EQUPO ESTRATEGICO DE LA ESTRATEGIA DE ATENCIÓN PRIMARIA EN SALUD – APS, PARA EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DE PLANEACIÓN PROGRAMATICA, OPERATIVAS Y TODAS LAS DEMÁS QUE SE REQUIERAN EN LOS 16 MUNICIPIOS EN DONDE RED SALUD CASANARE E.S.E, IMPLEMENTA Y EJECUTA LOS RECURSOS ASIGNADOS POR EL MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL A TRAVÉS DE LA RESOLUCIÓN No. 1735/2023

Tabla 6. Especificaciones del Servicio

ITEM	DESCRIPCIÓN	TIPO VEHÌCULO	TIEMPO	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
1	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL DE PASAJEROS A TODO COSTO AL EQUPO ESTRATEGICO DE LA ESTRATEGIA DE ATENCIÓN PRIMARIA EN SALUD – APS, PARA EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DE PLANEACIÓN PROGRAMATICA, OPERATIVAS Y TODAS LAS DEMÁS QUE SE REQUIERAN EN LOS 16 MUNICIPIOS EN DONDE RED SALUD CASANARE E.S.E, IMPLEMENTA Y EJECUTA LOS RECURSOS ASIGNADOS POR EL MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL A TRAVÉS DE LA RESOLUCIÓN No. 1735/2023	Camioneta doble cabina 4x4	TRES (03) MESES		

Tabla 7. Especificaciones Técnicas Mínimas del Vehículo

ITEM	CARACTERISTICAS
Tipo de vehículo	Camioneta doble cabina cuatro puertas
Cilindraje	desde 1500 CC en adelante
Tracción	4x4
Modelo	Igual o superior a 2018
Capacidad	Mínima para 5 pasajeros
Transmisión	Mecánica o automática
Puertas	Cuatro puertas o mas
Llantas	En excelente condiciones, incluida la de repuesto
Técnico mecánica	Vigente (en perfectas condiciones técnicas, mecánicas, de latonería y pintura.
Pólizas	Póliza de daño material todo riego y cobertura de responsabilidad civil extracontractual
Kit de carreteras	Equipo de carretera reglamentario (Un gato con capacidad para elevar el vehículo, una cruceta, dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello, un botiquín de primeros auxilios, un extintor (no se especifica el tamaño del mismo), dos tacos para bloquear el vehículo, caja de herramientas básica que como mínimo deberá contener: alicate, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas, llanta de repuesto y Linterna).

Tabla 8. Especificaciones Técnicas Mínimas del Servicio

ITEM	CARACTERISTICAS
Conductor	El vehículo debe incluir el servicio de conductor con licencia de conducción vigente, al día con multas o sanciones y estar disponible en el horario indicado por la entidad. El pago de la seguridad social del conductor será asumido por el contratista, y se debe acreditar su afiliación al sistema de seguridad social integral de conformidad con la normatividad vigente. Los costos operacionales deben ser asumidos por el contratista, quien al final de la ejecución del contratista debe allegar copia del paz y salvo por todo concepto del conductor designado.
Combustible	El contratista debe asumir a todo costo el suministro del combustible necesario para el buen funcionamiento del vehículo

Documentos	Para la ejecución del servicio, el contratista debe contar de manera obligatoria con los siguientes documentos: *Revisión técnico mecánica vigente y realizada en un establecimiento certificado por el Ministerio de transporte. *Póliza de daño material todo riesgo que cuenta con la cobertura de responsabilidad civil extracontractual. *Documento vigente SOAT *Tarjeta de propiedad y operación *Licencia de conducción y cedula de ciudadanía del conductor *Certificado de paz y salvo por multas y sanciones por infracciones de tránsito *Resolución vigente expedida por el Ministerio de Transporte por medio del cual se habilita a la empresa de transporte a prestar el servicio público de transporte terrestre automotor especial.
Mantenimiento	El mantenimiento preventivo y correctivo y lavado general durante la vigencia del contrato estará a cargo del contratista. En los casos en que su realización implique la ausencia del vehículo en el horario contratado, este debe ser reemplazado por uno de similares características
Otras	Vehículo de Servicio Especial – Operación Nacional, Platón Carpado y debe contar con Aire Acondicionado
Lugar de ejecución	El vehículo se trasladara dentro y fuera del Departamento de Casanare

NOTA 1: Dentro del valor de la referida cotización deben estar incluidos todos los costos directos e indirectos a los que tenga lugar (pólizas, fletes, transporte, impuestos), IVA (desagregado por cada ítem), y demás que se requieran para el cumplimiento del objeto contractual en condiciones de calidad y eficiencia

1.3. ASPECTOS REGULATORIOS:

RED SALUD CASANARE E.S.E., en este numeral identifica las regulaciones aplicables al mercado objeto del proceso de contratación en cuanto a; Mercado, precios, ambientales, tributarias, Normas técnicas colombianas, acuerdos o normas internacionales aplicables.

1.3.1. Jurídicos

La Constitución Política de 1991, establece en su articulado: Artículo: 209 dispone que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.

FUNDAMENTOS LEGALES: El Artículo 13 de la Ley 1150 del (16) de Julio de 2007. Denominado **PRINCIPIOS GENERALES DE LA ACTIVIDAD CONTRACTUAL PARA ENTIDADES NO SOMETIDAS AL ESTATUTO GENERAL DE CONTRATACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA,** estableció que las entidades estatales que por disposición legal cuenten con un régimen contractual excepcional al del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, aplicarán en desarrollo de su actividad contractual, acorde con su régimen legal especial, los principios de la función administrativa y de la gestión fiscal de que tratan los artículos 209 y 267 de la Constitución Política, respectivamente según sea el caso y estarán sometidas al régimen de inhabilidades e incompatibilidades previsto legalmente para la contratación estatal.

El régimen legal de contratación, aplicable a RED SALUD CASANARE E.S.E. es el consagrado en articulo 195 numeral 6 de la Ley 100 de 199, que determina que: *"En materia contractual se regirá por el derecho privado, pero podrá discrecionalmente utilizar las cláusulas exorbitantes previstas en el estatuto General de Contratación de la administración pública"* A su vez el artículo 16 del decreto 1876 de 1994, señala que tratándose de Empresas sociales del Estado se aplicara en materia de contratación las normas del **Derecho privado**, sujetándose a la jurisdicción ordinaria conforme a las normas sobre la materia, así como a los procesos y procedimientos de selección y a los contratos que de ellos se deriven, por su naturaleza y objeto aplicable a las reglas del derecho privado.

Resolución Número 003100 de 2019 (25 NOV2019), por la cual se definen los procedimientos y condiciones de inscripción de los prestadores de servicios de salud y de habilitación de los servicios de salud y se adopta el Manual de Inscripción de Prestadores y Habilitación de Servicios de Salud.

1.3.2. Otros Aspectos

RED SALUD CASANARE E.S.E., plasma en este numeral los contextos ambientales, sociales, políticos, etc.

1.3.2.1. Marco Jurídico y Empresarial del sector Transporte en Colombia

En segundo lugar, el marco legal colombiano define la regulación en el sector transporte para distintos modos, tanto para carga como pasajeros, dentro de la que se destaca la siguiente normatividad:

Leyes marco del transporte

- Ley 105 de 1993.
- Ley 336 de 1996.

Terrestre

- D/1079/2015: Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.
- D/170/2001: Reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros.
- D/348/2015: Reglamenta el transporte especial.
- D/2961/2016: Regula el transporte informal: Mototaxismo.

Clasificación resultante:

De la normatividad y la CIIU Rev. 4 A.C, se desprenden 14 modalidades de servicios de transporte, que abarcan todo el rango de modos, para carga y pasajeros, y permiten su tratamiento y comparabilidad:

- 4911 férreo de pasajeros
- 4912 férreo de carga
- 4921 terrestre (automotor) de pasajeros
- 4922 transporte mixto
- 4923 terrestre de carga por carretera
- 4930 por tuberías
- 5011 marítimo y de cabotaje de pasajeros
- 5012 marítimo y de cabotaje de carga
- 5021 fluvial de pasajeros
- 5022 fluvial de carga
- 5111 aéreo nacional de pasajeros
- 5112 aéreo internacional de pasajeros
- 5121 aéreo nacional de carga
- 5122 aéreo internacional de carga

Clasificaciones adicionales:

Es posible tener mayor resolución y detalle, por ejemplo, usando la Clasificación Central de Productos (CPC2 AC), para indagar sobre temas de transporte urbano, turístico, regular, especial, de alquiler, por tipo de empaque o tipo de producto, pero esto multiplicaría la cantidad de preguntas a realizar y el costo de captura de información. Adicionalmente, no garantiza que las empresas tengan la información disponible con la resolución requerida, perdiendo cobertura y significancia, y volviéndose en la práctica, en un beneficio marginal.

En los análisis del sector transporte es común encontrar tipos de clasificación alternativos, que se pueden construir a partir de las desagregaciones de la CIIU y de cruces de información con preguntas específicas de los formularios, por ejemplo:

- Transporte individual o colectivo.
- Transporte urbano o interurbano.
- Transporte por tipo de carga: paquetería, contenerizada, a granel.

- Transporte especial.

1.3.2.2. Normativo – Requisitos de Operación

Previo al inicio de sus operaciones, los establecimientos dedicados al transporte terrestre automotor especializado deberán cumplir en su Municipio o Distrito:

- Inscribirse en el RNT.
- Permiso de uso de suelo.
- Mantener vigente la matrícula mercantil de la Cámara de Comercio de su municipio o distrito.
- La comunicación de la apertura del establecimiento a la estación de la Policía Nacional

1.3.2.3. Requisitos de Inscripción en el Registro Nacional de Turismo -RNT

El transporte terrestre automotor especializado, deben cumplir los siguientes requisitos generales para la inscripción en el RNT:

- Estar inscritos previamente en el Registro Mercantil cuando se ostente la calidad de comerciante.
- Las actividades que el prestador pretende inscribir en el RNT deberán corresponder a la actividad comercial o el objeto social del Registro Mercantil.

1.3.2.4. Requisitos de contratación para el transporte terrestre automotor especial

- Licencia de Tránsito y/o tarjeta de operación vigente.
- Certificado de inscripción en el Registro Nacional de Conductores de Transporte Especial del RUNT.
- Certificado de revisión técnico-mecánica y de Gases vigente (después de 2 años para vehículos nuevos).
- Revisión preventiva bimensual vigente.
- Formato Único del Contrato-FUEC.
- Licencia de conducción para vehículo de servicio público en las categorías C1 o C2 según corresponda.
- Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito- SOAT vigente.
- Documento de identidad del conductor vinculado en el FUEC.
- Pólizas de Responsabilidad civil Extracontractual y Contractual vigentes.

1.3.2.5. Requisitos para contratar a una empresa de transporte terrestre automotor especializado

Los contratos suscritos para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deben contener:

- Condiciones
- Obligaciones
- Valor de los servicios
- Número de pasajeros a movilizar
- Horarios de las movilizaciones
- Áreas de operación
- Tiempos estimados de disponibilidad de los vehículos

1.3.2.6. Requisitos de los Equipos para la Operación

Es importante conocer los grupos catalogados para los vehículos que prestan el servicio de transporte automotor terrestre de turismo:

- GRUPO A: Equipos de 4 a 9 pasajeros (automóvil, campero, camioneta).
- GRUPO B: Equipos de 10 a 19 pasajeros (microbús)
- GRUPO C: Equipos de más de 19 pasajeros (Bus, Buseta)

Para estos vehículos que se encuentran agrupados en estas categorías, se deberán tener en cuenta los siguientes requisitos:

- Equipo de Sonido

- Sillas reclinables
- Micrófono
- Aire acondicionado
- Calefacción
- Equipo de comunicación bidireccional
- Recipiente para depositar desechos
- Portaequipaje o bodega apropiada para el número de pasajeros autorizados para transportar.
- Recipiente para depositar desechos.
- Equipo de comunicación bidireccional.

1.3.2.7. Obligaciones del Transporte Terrestre Automotor Especializado

- Mantener vigente y activo el RNT, durante la prestación de los servicios turísticos.
- Actualizar anualmente los datos de su inscripción en el RNT.
- Incluir en toda publicidad el número que corresponda al RNT.
- Enunciar los precios, calidad y cobertura del servicio ofrecido en las pautas publicitarias.
- Suministrar la información requerida por las autoridades de turismo.
- Dar cumplimiento a las normas sobre conservación del medio ambiente

1.3.2.8. Entidades de inspección, vigilancia y control

Ministerio de Transporte: Encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica.

Superintendencia de Puertos y Transporte: Autoridad a cargo de las funciones de inspección, vigilancia y control sobre esta modalidad.

Autoridades Locales: Alcaldías, Secretarías de Tránsito y Transporte

Policía Nacional y Cuerpos Especializados de Tránsito y Transporte de los Municipios: Realizará acciones de prevención, vigilancia y control, requiriendo al prestador de servicios turísticos los siguientes documentos:

- Licencia de tránsito y/o tarjeta de operación vigente
- Certificado de inscripción en el Registro Nacional de Conductores de Transporte Especial del RUNT.
- Seguro obligatorio (SOAT)
- Revisión técnico-mecánica y de gases vigentes (después de2 años para vehículos nuevos)
- Revisión preventiva bimensual vigente
- Licencia de conducción para vehículo de servicio público en las categorías C1 o C2 según corresponda.
- Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito- SOAT vigente.
- Documento de identidad del conductor vinculado en el FUEC.
- Pólizas de Responsabilidad civil Extracontractual y Contractual vigentes.

1.3.2.9. Ambientales:

En cumplimiento de la normativa establecida y requerida para la ejecución de los contratos, RED SALUD CASANARE E.S.E, siempre ha propendido por el cumplimiento de todos los requisitos establecidos en la Ley, en cuanto a Autorizaciones, Permisos y Licencias en el caso de que estas apliquen al proceso.

Para el presente proceso de selección y de acuerdo a la naturaleza del proyecto se establece que para la ejecución no se requiere la obtención de permisos, concesiones, autorizaciones ambientales o licencias ambientales a ser otorgadas por la autoridad ambiental competente.

1.3.2.10. Laborales

Como el servicio requerido amerita la contratación de personal, debe aplicarse en su integridad el Código Sustantivo del Trabajo para el personal a vincular, aplicación de medidas de salud ocupacional, prevención, entre otras relacionadas

1.3.2.11. Técnicas

Cuando no se haga referencia a alguna norma específica, el contratista deberá cumplir los requisitos de las normas aplicables que se mencionan en el siguiente orden de prioridades: -Instituto de Normas Técnicas- Icontec.

1.3.2.12. Entidad de Vigilancia

El órgano de vigilancia, mediante el cual el presidente de la republica ejerce la inspección, vigilancia y control sobre las personas que realicen la actividad del proceso de contratación son Superintendencia de Sociedades y la Superintendencia de Industria y Comercio.

2. COMPORTAMIENTO DEL GASTO HISTÓRICO

La fuente de información que se presentará es el acceso al Gasto Histórico de la Entidad, esta servirá como referente para los procesos que se adelantan, la cual provee la información necesaria en cuanto a aspectos relacionados con: **1)** relevancia de categoría de compras. **2)** principales y potenciales proveedores. **3)** histórico de precios, **4)** retroalimentación general del mercado entre otros...

2.1. ¿Cómo ha adquirido EL DEPARTAMENTO DE CASANARE?, en el pasado este bien, ¿obra o servicio?

De conformidad con lo indicado por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, el estudio de la demanda permite que la Entidad Estatal analice el comportamiento de las adquisiciones anteriores del bien, obra o servicio que se pretende contratar, de igual forma se puede complementar con las contrataciones efectuadas por otras entidades del sector oficial con el fin de extraer las mejores prácticas e información pertinente para el proceso de contratación. En este orden de ideas es necesario tener en cuenta los datos arrojados en el estudio de la demanda que se describe a continuación:

Tabla 9. *Histórico de Procesos de contratación similares con la entidad contratante*

NO. CONTRATO	ENTIDAD CONTRATANTE	OBJETO DEL CONTRATO	VALOR DEL CONTRATO	PLAZO DE EJECUCIÓN	CONTRATISTA
355-2022	CASANARE - E.S.E. RED SALUD CASANARE - YOPAL	PRESTAR SERVICIO DE TRANSPORTE EN DOS (02) VEHICULOS TIPO CAMIONETA DOBLE CABINA 4X4 TODO COSTO, CON SU RESPECTIVO CONDUCTOR Y DISPONIBILIAD PERMANENTE PARA MOVILIZAR PERSONAL, INSUMOS Y EQUIPOS DE RED SALUD CASANARE E.S.E. DENTRO Y FUERA DEL DEPARTAMENTO DE CASANARE.	$95,000,000	5 MESES	TRANSCURAMA SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADAS S.A.S. BIC
261-2022	CASANARE - ALCALDÍA MUNICIPIO DE MONTERREY	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHICULO TIPO CAMIONETA, A NIVEL MUNICIPAL DEPARTAMENTAL Y NACIONAL, PARA LA POBLACIÓN PERSONAS MAYORES INTERNOS DEL CENTRO DE PROMOCIÓN Y PROTECCIÓN SOCIAL "SAN JOSE" Y PERSONAS MAYORES QUE SE ENCUENTRAN EN ESTADO DE VULNERAVILIDAD O EXTREMA POBREZA DEL MUNICIPIO DE MONTERREY CASANARE.	$27,886,667	89 DIAS	COOPERATIVA DE TRANSPORTE EXPRESO DE LOS LLANOS
CTO 463-2021	CASANARE - CAPRESOCA E.P.S.	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE COMPLEMENTARIO, A LOS AFILIADOS DE CAPRESOCA EPS, DE ACUERDO AL PORTAFOLIO DE SERVICIOS Y LA NORMATIVIDAD VIGENTE, PREVIA AUTORIZACION DE LA OFICINA DE ATENCION AL USUARIO.PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE COMPLEMENTARIO, A LOS AFILIADOS DE CAPRESOCA EPS, DE ACUERDO AL PORTAFOLIO DE SERVICIOS Y LA NORMATIVIDAD VIGENTE, PREVIA AUTORIZACION DE LA OFICINA DE ATENCION AL USUARIO.	$100,000,000	2 MESES	COOPERATIVA CASANARE DE TRANSPORTADORES LTDA
301.17.6-357	CASANARE - ALCALDÍA MUNICIPIO DE PAZ DE ARIPORO	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE, PARA LA REALIZACIÓN DE ACTIVIDADES DE PREVENCIÓN AL RECLUTAMIENTO FORZADO EN CUMPLIMIENTO A LA ALERTA N°050-19 Y AL PISCC, EN TRABAJO ARTICULADO CON LAS AUTORIDADES COMPETENTES, LAS CUALES SE REALIZARÁN EN EL RESGUARDO INDÍGENA DE CAÑO MOCHUELO ASENTADOS EN LA JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO DE PAZ DE ARIPORO- CASANARE	$27,999,500	8 DIAS	PROMOTORA DE TURISMO DEL ORIENTE COLOMBIANO SAS
0690-2022	CASANARE - ALCALDÍA MUNICIPIO DE AGUAZUL	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE A TODO COSTO CON EL FIN DE REPRESENTAR AL MUNICIPIO DE AGUAZUL - CASANARE", EN LOS EVENTOS ORGANIZADOS EN LA CIUDAD DE IBAGUÉ - TOLIMA, LA CIUDAD DE BOGOTÁ - CUNDINAMARCA, EL MUNICIPIO DE SUAITA - SANTANDER Y EL MUNICIPIO DE MONGUÍ - BOYACÁ, A TRAVÉS DE LOS NIÑOS, NIÑAS, JÓVENES Y ADOLESCENTES QUE HACEN PARTE DE LOS PROCESOS DE BANDA MARCIAL Y MÚSICA TRADICIONAL LLANERA;	$27,000,000.	55 DIAS	TRANSPORTES Y SERVICIOS ARCO IRIS S.A.S

		DE TAL FORMA QUE SE FORTALEZCA, PROMUEVA, DIFUNDA Y DIVULGUE LA CULTURA LLANERA			
376-2022	CASANARE - ALCALDÍA MUNICIPIO DE MONTERREY	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR CON CONDUCTOR EN VEHICULO TIPO CAMIONETA, DE SERVICIO ESPECIAL PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES PROPIAS DE LA OFICINA DE GESTION DEL RIESGO, COMISARIA DE FAMILIA Y CESPA, CETRA DE LA SECRETARIA DE GOBIERNO SEGURIDAD Y CONVIVENCIA EN EL MUNICIPIO DE MONTERREY CASANARE.	$38,000,000	2 MESES	COOPERATIVA DE TRANSPORTE EXPRESO DE LOS LLANOS
00162-2022	CASANARE - ALCALDÍA MUNICIPIO DE SAN LUIS DE PALENQUE	GARANTIZAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL A TODO COSTO, PARA MOVILIZAR AL PERSONAL DE SALUD PÚBLICA Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL DE SAN LUIS DE PALENQUE- CASANARE	$22,800,000	2 MESES	TRANSPORTES Y SERVICIOS DE LA SABANA S.A.S
218-20225	CASANARE - ALCALDÍA MUNICIPIO DE SABANALARGA	RESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE A TODO COSTO PARA TRASLADAR DOS GRUPOS DE FORMACIÓN ARTÍSTICOS Y CULTURALES DE LA ESCUELA DE FORMACIÓN CULTURAL DEL MUNICIPIO DE SABANALARGA, CASANARE A LOS MUNICIPIOS DE CHINAVITA, NUEVO COLÓN, TIBIRITA - BOYACÁ Y YOPAL- CASANARE CON EL PROPÓSITO DE PROMOVER, DIFUNDIR Y DIVULGAR E IMPULSAR NUESTRA CULTURA EN EL TERRITORIO COLOMBIANO.	$10,200,000	75 DIAS	M&C TRANSPORTE S.A.S
174-2020	EMPRESA DE ENERGIA DE CASANARE S.A. E.S.P.	SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAL INCLUIDO CONDUCTOR, COMBUSTIBLE Y MANTENIMIENTO PARA LA EMPRESA ENERGIA DE CASANARE SA ESP	$ 565.299.520	90 DIAS	COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TAURAMENA – TRANSPORTADORA NACIONAL

2.2. ¿Cómo adquieren otras entidades Estatales y las empresas Privadas este bien, obra o servicio?

De acuerdo con el modelo de abastecimiento estratégico es pertinente identificar y analizar los Procesos de Contratación de Entidades Estatales que han adquirido bienes y servicios iguales o comparables con el propósito de definir mejore prácticas y extraer información pertinente para el estudio que se avanza.

Históricamente, existen otras entidades estatales que también requieren de la adquisición de seguros y pólizas para amparar vehículos, hecho este que pone en evidencia de que se trata de una compra de recurrente utilización para las entidades estatales y que sirve de apoyo al desarrollo de los programas y proyectos de las Instituciones Públicas y Privadas. Para afianzar lo dicho anteriormente nos remitimos en esta vigencia a los procesos que se adelantan a través a través del portal Colombia Compra Eficiente en su página de SECOP II

Para ello, se utilizaron las herramientas de información disponibles como son las plataformas del SECOP I y SECOP II, con el cual se ha obtenido información relacionada con las especificaciones técnicas, los requisitos habilitantes y los métodos de evaluación solicitados en ellos Procesos de Contratación de Otras Entidades Estatales.

En el ámbito nacional se identificaron las siguientes contrataciones previas hechas por Entidades a nivel nacional, con objetos similares al presente proceso de selección:

***Tabla 10**. Procesos de Contratación Nacionales con Objetos Similares*

NO. CONTRATO	ENTIDAD CONTRATANTE	OBJETO DEL CONTRATO	VALOR DEL CONTRATO	PLAZO DE EJECUCIÓN	CONTRATISTA
14-2022	BOGOTÁ D.C. - IED. CIUDAD DE MONTREAL	SERVICIO DE TRANSPORTE COMO PARTE DE SALIDAS PEDAGOGICAS 2022, OTROS PROYECTOS Y PRA	$5,100,000	90 DIAS	LINEAS TURISTICAS COLOMBIANAS SAS
OCS-6267	BOGOTÁ D.C.- PATRIMONIO AUTÓNOMO PROCOLOMBIA	SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN LA REGIONAL SUROCCIDENTE, LA CUAL CUBRE LOS DEPARTAMENTOS DEL VALLE DEL CAUCA, CAUCA Y NARIÑO.	$35,000,000	12 MESES	EXPRESO VAKANOS S.A.S

040-2022	CUNDINAMARCA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE APULO - RAFAEL REYES	CONTRATAR APOYO LOGISTICO Y EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE A DIFERENTES SITIOS TURISTICOS DEL PAIS BENEFICIANDO A LA POBLACION VULNERABLE DEL MUNICIPIO DE APULO QUE HACE PARTE DE LOS PROGRAMAS DEL SECTOR INCLUSIÓN SOCIAL DEL PLAN DE DESARROLLO POR APULO VAMOS A LOGRALO 2020-2023"	$27,293,552	54 DIAS	TRANSPORTES ESPECIALES ALIADOS SAS
2022001782	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE RICAURTE	CONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LA POBLACIÓN ESTUDIANTIL DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA OSPINA PÉREZ (I.E.O.P) DEL MUNICIPIO DE RICAURTE (N) CON EL FIN DE GARANTIZAR SU ACCESO Y PERMANENCIA EN EL SISTEMA EDUCATIVO"	$6,913,333	17 DIAS	TURISMO ANDINO ESPECIALES S.A.S.
HSFA-T001-2022	ANTIOQUIA - E.S.E. HOSPITAL SAN FRANCISCO DE ASÍS - SAN FRANCISCO	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA GARANTIZAR LAS ACTIVIDADES EXTRAMURALES DEL HOSPITAL Y LA EJECUCION DEL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO N° 20 DE 2021, CELEBRADO ENTRE LA E.S.E HOSPITAL SAN FRANCISCO	$18,165,581	7 MESES	LUIS FERNANDO MESA MURILLO
089-M.C.2022	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE ARBOLEDA (BERRUECOS)	CONTRATAR EL ALQUILER DE UN VEHÍCULO DESTINADO A LA MOVILIDAD Y DESPLAZAMIENTO DEL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE ARBOLEDA NARIÑO COMO APOYO EN EL DESARROLLO DE SUS FUNCIONES DENTRO Y FUERA DE LA JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO.	$9,600,000	48 DIAS	TRANSTOURS LTDA
SA-SI-004-2022	SANTANDER - ALCALDÍA MUNICIPIO DE SANTA BÁRBARA	"PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR A LOS ESTUDIANTES DE ESCASOS RECURSOS MATRICULADOS EN INSTITUTO TÉCNICO AGRÍCOLA RAFAEL ORTÍZ GONZÁLEZ DEL MUNICIPIO DE SANTA BARBARA –SANTANDER"	$40,860,666	21 DIAS	TRANSPIEDECUESTA SA
187-2022	BOYACÁ - ALCALDÍA MUNICIPIO DE MOTAVITA	"PRESTACION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y LOGISTICA PARA CARGUE, TRASLADO Y DESCARGUE DE LAS MERCANCÍAS RECIBIDAS EN DONACIÓN DESDE LA CIUDAD DE SOLEDAD - ATLANTICO HASTA EL MUNICIPIO DE MOTAVITA - BOYACÁ"	$9,000,000.	3 DIAS	SOLUCIONES SERVICIOS Y CONSULTORIAD-SOLSERC SAS
366-2022	CUNDINAMARCA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE PUERTO SALGAR	"PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR Y ESCUELAS DE FORMACION DEPORTIVA DEL MUNICIPIO DE PUERTO SALGAR, CUNDINAMARCA"	$28,000,000	53 DIAS	SERTELCON SAS

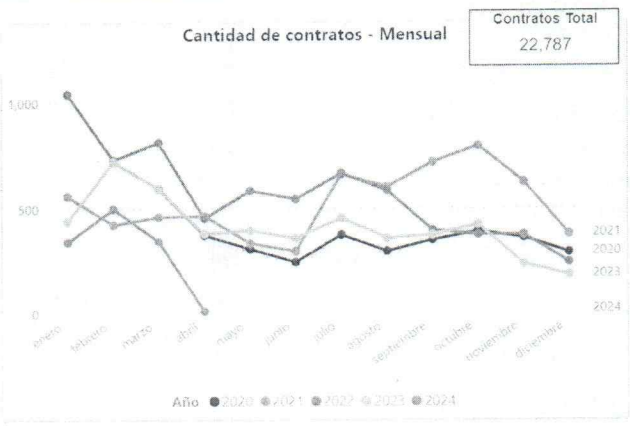
2.2.1. Consulta en el Modelo de Abastecimiento Estratégico – Análisis de la Demanda

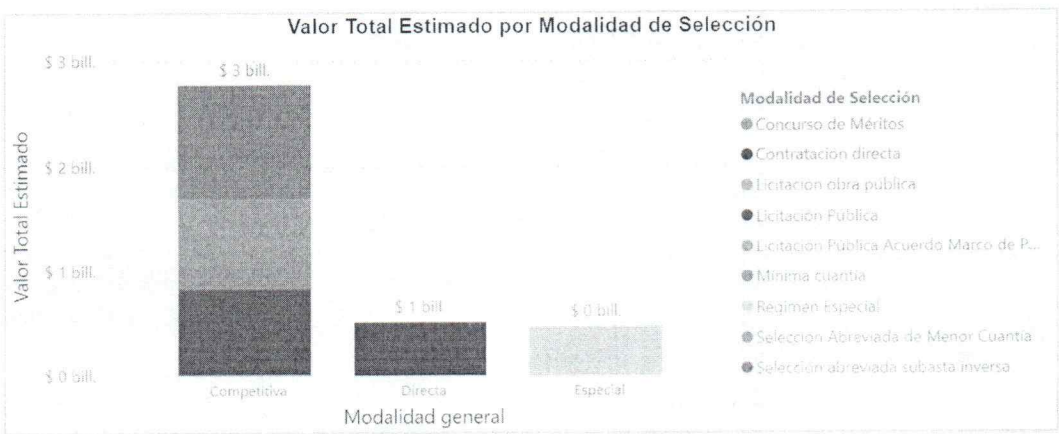
En medio de los desafíos que enfrenta la contratación estatal colombiana, se presenta la oportunidad de adoptar prácticas que permitan que el proceso de compra pública se destaque por sus niveles de transparencia, eficiencia y generación de valor por dinero. Para ayudar a lograr esto, la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, en adelante ANCP-CCE, desarrolló el Modelo de Abastecimiento Estratégico para la compra pública, en adelante MAE. El MAE brinda de manera metodológica, herramientas que permitirán a las entidades del Estado colombiano, a identificar oportunidades de generación de valor, identificar nuevas fuentes de abastecimiento, definir estrategias de adquisición de bienes y servicios y desarrollar habilidades de gestión a los procesos de compra. El MAE hace parte de la Política de Compras y Contratación Pública, y se articula con las demás buenas prácticas y herramientas usadas en los procesos de compra y contratación estatal que han sido desarrolladas por la ANCP-CCE, con el fin de generar una mayor eficiencia, transparencia y optimización de los recursos del Estado.

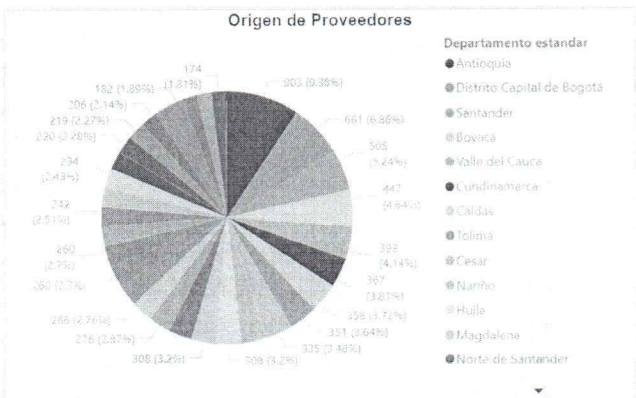
Acorde a esto, el propósito de la herramienta de **análisis de demanda** es que la entidad pueda ver: cuál ha sido su gasto a lo largo de los años y dentro de las plataformas transaccionales de la ANCP-CCE (SECOP I, SECOP II y TVEC), en qué categorías ha gastado, a qué oferentes le ha comprado y de dónde son y bajo qué modalidades de selección ha contratado.

No	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE	CODIGO PRODUCTO
1	Servicio de transporte, almacenaje y correo	Servicio de transporte	Transporte de pasajeros por carretera	78111800









Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2022			2023			2024		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	ontratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
7811 - Transporte de pasajeros	6794	$ 1,172,615,263,921	31.12%	4914	$ 1,172,634,973,744	31.12%	1197	$ 351,383,067,280	9.33%
781118 - Transporte de pasajeros por carretera	6794	$ 1,172,615,263,921	31.12%	4914	$ 1,172,634,973,744	31.12%	1197	$ 351,383,067,280	9.33%
Total	6794	$ 1,172,615,263,921	31.12%	4914	$ 1,172,634,973,744	31.12%	1197	$ 351,383,067,280	9.33%

Fuente, Modelo de Abastecimiento Estratégico – Análisis de la Demanda – Colombia Compra Eficiente
https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMGY4MWZmZmUtNGJlYy00YTBlLTgzYmYtZGE2NGRkZDA1YTJlIiwidCI6IjdlMDkwNDFiLTI0NTEtNDlkMC04Y2UxLTc6ZDVlM2Q4YzFlZSIsImMiOjR9&pageName=ReportSection12ed17351e56dd6e009c

3. ESTUDIO DE LA OFERTA

Este estudio tiene como objetivo identificar las opciones de suministro para las categorías de compra definidas y los posibles proveedores que pueden suministrar los bienes o servicios que requiere satisfacer RED SALUD CASANARE E.S.E., y con esta información aunada a los aspectos generales del mercado obtenidos, se contará con una información consolidada que servirá para definir los requisitos habilitantes entre otros para el proceso de contratación:

Se realizó una revisión de las principales empresas que, a nivel local, nacional, con el fin de establecer quiénes son los competidores dentro del mercado, cuáles su estructura organizacional, impacto social y comercial y demás condiciones necesarias para determinar un marco de referencia óptimo que permita identificar la oferta en relación con los servicios objeto del presente proceso de selección.

3.1. ¿CUÁL ES LA DINÁMICA DE PRODUCCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y ENTREGA DE BIENES Y SERVICIOS?

Para RED SALUD CASANARE E.S.E., es importante conocer, entre otras, el proceso de producción, distribución y entrega de los bienes o servicios que se pretende adquirir, así como los costos asociados, cuáles son sus formas de distribución y entrega de los bienes, suministro de bienes, obra o servicio hasta llegar al usuario final.

3.1.1. Aspectos Generales

Se debe tener en cuenta que para la prestación del transporte de personas cuyo activo fijo es camperos y camionetas, las referencias más usadas son Daihatsu Terios de Japón, Hyundai Tucson de Corea, Toyota Hilux diferentes orígenes, Chevrolet Luv D-Max de México, Mazda BT de México y Volkswagen Amarok de Brasil. Los camperos Renault Duster y Oroch de Renault.

Respecto al vehículo tipo bus algunos fabricantes principalmente chinos que están trayendo la unidad de bus completa es decir chasis y carrocería en uno solo. Profundizando lo dicho los chasis son de las siguientes marcas: Scania de Suecia, Volvo de Suecia, Mercedes-Benz de Alemania, Agrale de Brasil, Chevrolet de México y China, Dina de México, Hyundai de Corea; los carroceros nacionales más importantes son Busscar y Superpolo, ambos tienen que importar el acero de paredes y estructura, las sillas e indumentaria como tableros y ductos eléctricos de aire por lo tanto sensibles a los precios internacionales; finalmente en cuanto a buses completos están Yutong de China, Higher de China y BYD también de China como los más representativos en Colombia.

Teniendo en cuenta estos datos la relevancia verdadera es respecto al precio del automotor, razón por la cual cada año en cuanto a los carros que se estrenan hay predominancia de una marca específica, esto según el precio que se haya conseguido para ese año. En esto intervienen varios factores determinantes, pero entre ellos el arancel, este suele cambiar según los acuerdos comerciales y es barrera o estímulo de entrada, en el caso de México por ejemplo no se paga arancel para los camiones, del producto Europeo se paga un 35% y del Chino un 15%; pero a su vez esto es una cadena de como hayan gravado los países de fabricación a los insumos productivos o si hicieron grandes negociaciones por ejemplo del acero para garantizar los precios por un periodo determinado.

Entonces en este sentido los precios son dinámicos y los tratados de comercio importantes ya que con cada país hay un desmonte impositivo gradual: entonces con Europa se desmonta un 5% anual, con Estados Unidos la idea es no tener gravamen a 2026, con Corea ya hay unos desmontes variables según el cilindraje y con China se está contemplando la posibilidad de un TLC, con México gracias al G2 no hay ningún impuesto automotor, y con Brasil y Argentina está el Mercosur que también tiene exenciones para algunas partidas del sector automotor.

Relevancia de la inversión y los operadores extranjeros: Es importante el aporte en necesidad de transporte que están generando las multinacionales, en servicio especial tanto buses como automóviles particulares; siendo los contratos de esta modalidad los más grandes de todo el país los que hay en Cerrejón y Campo rubiales. Pero también es importante la generación de transporte especial por parte de las zonas francas que generalmente se encuentran ubicadas al margen de los cascos urbanos como es el caso de la zona franca de occidente en Bogotá ubicada en el municipio de Mosquera, la zona franca textil de Bogotá ubicada en el municipio de Funza, la ZOFIVA de Medellín ubicada en el municipio de Caldas Antioquia, la zona franca de Cartagena ubicada en el municipio de Turbaco etc.

Muchas de estas multinacionales generadoras de transporte de pasajeros empezaron a exigir estándares más altos de calidad que los que había en Colombia en las regiones donde se tienen estas necesidades puntuales, por lo tanto, se empezaron a exigir para estos contratos tecnologías más proactivas en cuanto a seguridad accidental, confort de pasajeros y responsabilidad de contaminación ambiental. Esto con el fin de brindarle mejores condiciones a sus funcionarios y en el caso de la carga también se empezaron a solicitar camiones y remolques actualizados que no se dañaran tanto y retrasaran las entregas.

Dadas estas exigencias, las necesidades desatendidas en el sector transporte en general en el país, el crecimiento orgánico del mercado y los beneficios económicos de traer dólares y recibir más pesos, en consecuencia el mercado colombiano se está volviendo atractivo para operadores internacionales, en cuanto a pasajeros entraron los Españoles Jesuitas de Transloyola quienes son grandes en su país de origen como grupo y están teniendo una participación de mercado interesante para los dos años de operación a la fecha; por otra parte también hay exportación de inversión y conocimiento colombiano en materia de transporte de pasajeros habiéndose ido para Lima y Santiago dos operadores pioneros de Transmilenio en Bogotá y finalmente el caso más representativo es la llegada de la multinacional Transfigura de Holanda que con su filial Impala Colombia son socios de la sociedad portuaria del Caribe con sede en Barranquilla, abrieron ya una terminal de carga con zona franca en Barrancabermeja, y están transportando crudo en barcos por el Rio Magdalena, que hacen parte del operador ferroviario de la región y camioneros que en el pasado paro reclamaron la creación de más de 300 cupos para esta empresa que ha introducido al país marcas europeas dando fidelidad a su industria productiva matricial (ubicándose con esta flota dentro de las 5 empresas más grandes del país).

Participación de contratistas extranjeros: Para la prestación de servicios de transporte por carretera de pasajeros que se realice en la ciudad de Medellín bajo cualquier modalidad, es importante tener en cuenta los países con quienes se tienen acuerdos comerciales y también desde qué monto se dé pertinencia a la participación según el país.

Ahora, la contratación no está cobijada con un acuerdo internacional y tampoco con tratado de libre comercio para el Estado colombiano, en atención a la exclusión que de ello tiene la contratación celebrada por las Empresas Industriales y Comerciales del Estado, como lo es la ESU.

3.1.2. Dinámica de producción, distribución y entrega de bienes o servicios

Los Servicios Especiales es una rama del transporte público de pasajeros que tiene un régimen distinto a los denominados servicios intermunicipales y también a los servicios de transportes urbanos. En el servicio especial de camionetas y camperos se tiene una connotación diferente y aunque haya unos criterios de costeo de relativa obviedad, en realidad no se cuenta con una tarifa unificada, sino que se fija un valor de contrato; para el servicio en bus el costo de la operación depende de los kilómetros recorridos y el estado de los mismos.

Tecnología que incide en el transporte: Al hacer referencia a la tecnología en el sector transporte hay dos tipos de factores a tener en cuenta; los elementos tangibles y visibles en la operación y otros inherentes al activo productivo:

Tangibles: Están más relacionados con innovación en tecnología de comunicaciones, y van desde los dispositivos de audio y video del vehículo; sistemas de rastreo satelital, módulos de los motores y administración de la flota.

Es por esto que algunas empresas de transporte no basan sus activos en los inventarios de vehículos sino más bien en el robustecimiento de las plataformas de comunicación, donde se ven empresas como Renting Colombia, Rentandes y Equirent que se dedican a arrendar vehículos con diferentes modalidades de cobro.

En estos contratos además de no tener cargas prestacionales y transferir los riesgos en pólizas a los arrendadores hay mejoras sustanciales en administración de flota, donde se sistematiza todo el tema de mantenimientos preventivos, correctivos, pero sobretodo los ralentíes, velocidades promedio, tiempos muertos, frenados, accidentalidad, responsabilidad en conducción entre otros.

Intangibles: Estos están más relacionados con tecnología automotriz, y buscan seguridad y confort del pasajero y ahorros para los propietarios de las flotas o los vehículos. Algunos ejemplos son:

- **Suspensiones neumáticas:** que buscan mejor amortiguación del carro cuando los terrenos están en mal estado, nivelan el desgaste desigual de llantas y reducen costos de mantenimiento de suspensión.
- **Tecnologías de frenado:** Como el sistema antibloqueo ABS (antiblockiersystem en alemán), que permite un frenado sin salirse de la vía y cuenta con los retardadores mecánicos y electromagnéticos que reducen la velocidad del vehículo desde la emisión y no desde las bandas, por lo que estas se calientan menos y es más alta la eficiencia de frenado, también ahorra llantas, frenos y combustible por la continuidad que le ofrece al manejo.
- **Equipamiento para casos de accidente**: estos van desde salidas de emergencia, extintores, martillos, escotillas, válvulas de apertura de puerta entre otros; todos los vehículos van mejorando en cada producción estos aspectos, donde hay vehículos de todas las versiones, por lo que es importante conocer en detalle la flota que prestará los servicios de transporte y hacer el análisis puntual de acuerdo a las exigencias que se definan. Cinturones de seguridad, bolsas de aire: son también entre otras las tecnologías que incorporan los fabricantes a la hora de una colisión.

3.1.2.1. Características prestación del servicio público de transporte.

- Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contra prestación pactada normalmente en dinero.
- Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia.
- El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación -la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida, y la seguridad de los usuarios -que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (ley 336/96, art. 2°).
- Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado.
- El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado.
- Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (ley 336/96, arto 22). Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio.

3.1.2.2. Características prestación privada de transporte.

- La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su ámbito exclusivamente privado.
- Tiene por objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad.
- Es una actividad sujeta a la inspección, vigilancia y control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía.

De otra parte, para la prestación de este servicio público existen diferentes formas de vinculación (contrato) que admite el ordenamiento legal y reglamentario del transporte, caben todos aquellos contratos previstos en las legislaciones civil, comercial, financiera, de transporte etc., entre las cuales son de usual utilización las siguientes modalidades:

- Contrato de vinculación con administración del bien (vehículos).
- Contrato de vinculación sin administración
- Contrato de arrendamiento simple.
- Contrato de leasing o arrendamiento financiero, esto es, con opción de compra, mediante un contrato de arrendamiento financiero, entregan los vehículos para su uso a cambio del pago de un canon periódico durante un plazo establecido y al finalizar el contrato, tiene la posibilidad de adquirir el vehículo pagando un porcentaje pactado desde el inicio del contrato, denominado opción de compra.

- Contrato de arrendamiento operativo o renting, es decir, sin opción de compra, en donde su valor se calcula de acuerdo con el tipo de vehículo y el uso que se le dará el kilometraje a recorrer durante el periodo de la operación, el plazo del contrato. No incluye: mantenimientos correctivos, todas aquellas actividades no incluidas en el mantenimiento preventivo, deducibles, cambio de llantas, combustible, conductor, gastos derivados de la logística propia de la operación (ej. Peajes).
- Contratos atípicos que prevean la tenencia, posesión o disposición de uso del vehículo en cabeza de la empresa transportadora.

Las empresas por lo general están constituidas de acuerdo con el Código de Comercio en: Sociedades Anónimas o Limitadas; Cooperativas, Comanditas Simples y por acciones; para este servicio no están autorizados las personas naturales.

En concordancia con la política Nacional establecida en el Plan de Desarrollo 20102014 "Prosperidad para todos", en donde se destaca el principio de promoción de la competencia y la eliminación de las barreras de entrada para los prestadores del servicio, la nueva regulación del transporte promoverá la creación de empresas de transporte, propietarias de la totalidad del parque automotor, eliminando la restricción existente en la actualidad de creación de empresas solo en los municipios donde hoy no existan.

Según el reporte Final de Consultoría, consultor ICOVIAS LTDA, Septiembre de 2012 se encuentran habilitadas por el Ministerio de Transporte un total de 1.121 empresas para prestar el servicio público terrestre automotor especial en el territorio nacional, de las cuales el 31% han sido habilitadas en la Dirección Territorial- DT de Cundinamarca, el 13% en la DT de Antioquia, el 11% en la del Valle, el 8% en la DT de Boyacá y Casanare, mientras el restante 37 % se encuentras habilitadas en las otras 16 territoriales del País.

La evolución del número de empresas ha sido importante entre los años 2000 y 2004, en donde se tuvo un aumento de 136 a 918 empresas, que corresponde a un crecimiento de 67,5% a una tasa del 61% anual. Posteriormente la tasa de crecimiento anual bajo a 1,5 % hasta el año 2009, pero actualmente va en aumento, registrándose una tasa corresponde al 2,8% anual.

La Resolución 3178 de 2008 y la modificación al artículo 2 con la Resolución 3054 de 2009, abren la posibilidad de vinculación de vehículos clase camioneta incluidos hasta de 9 pasajeros de capacidad y camionetas doble cabina), hasta copar la capacidad transportadora soportada en los nuevos contratos que surjan a la empresa de transporte, con la salvedad de ser propiedad de la empresa o en arrendamiento financiero cuyo locatario sea la empresa de transporte. Este hecho se tradujo en informalidad en procesos posteriores a la vinculación, ya que los vehículos camionetas pasaban de ser propiedad de empresas, a pasar propiedad

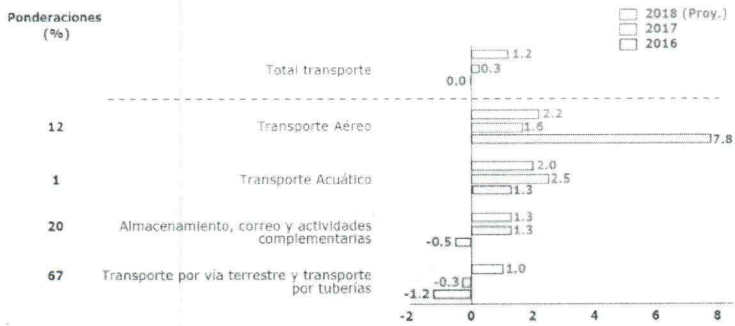
de personas naturales o empresas no relacionadas con el Transporte. Según los datos consignados en la base del parque automotor del Ministerio de Transporte, en el año 2008 cuando entra en vigencia la normativa se incrementa en 400%, la cantidad de vehículos doble cabina vinculados, vehículos que solo podrían ser vinculados a nombre de una empresa de Transporte especial y que ahora tienen otros propietarios, siendo el 85% del parque automotor vinculado este año22.

3.1.2.3. Dinámica del Sector Transporte y Almacenamiento

Según reveló el DANE, el sector transporte registró un pobre crecimiento del 0.3% anual durante el año 2017, aunque se aceleró frente al crecimiento nulo observado un año atrás (ver gráfico adjunto). Así, el desempeño del sector transporte fue incluso inferior al de la economía como un todo, la cual se expandió tan solo un 1.8% anual en 2017 frente al 2% en 2016.

Grafico 24. Dinámica del PIB real del Sector Transporte

22 http://www.uniajc.edu.co/documentos/2015/contratacion/Enero/ANALISIS%20DEL%20SECTOR%20Transp.%20pasajeros.pdf

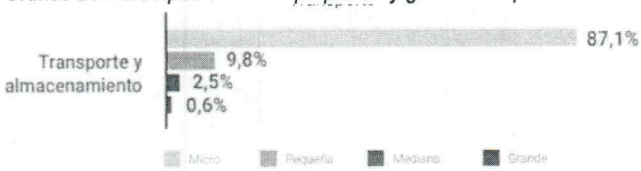


Fuente: Cálculos Anif con base en DANE

Al analizar el desempeño del sector por modo de transporte, se observa que el que registró el mejor comportamiento fue el transporte por vía acuática, pero su participación en el total del sector es la más baja (1%). En efecto, este rubro se expandió un 2.5% anual en 2017, acelerándose luego del crecimiento del 1.3% observado en 2016. Ello obedeció principalmente al aumento en el movimiento de carga internacional marítima hacia los 183 millones de toneladas (frente a 167 millones del 2016.

El transporte por vía aérea (participación del 12% del total del sector) registró una expansión del 1.6% anual, significativamente inferior al 7.8% observado un año atrás. Esto fue consecuencia de una fuerte desaceleración en el movimiento de pasajeros por este modo, pese al mantenimiento de los niveles de crecimiento del movimiento de carga[23].

Grafico 25. Participación de las pequeñas y grandes empresas en el sector Transporte



Fuente: (ENL) 2018

El subsector Transporte y almacenamiento en la actualidad se encuentra integrado en su mayoría por microempresas (87,1%) que hacen parte complementaria del engranaje de funcionamiento de las pequeñas (9.8%), medianas (0,6%) y grandes empresas (2,59%), evidenciando un potencial de desarrollo para los microempresarios en este ámbito.

3.1.2.4. Variación del Combustible

Una variable de suma importancia que afecta directamente el valor de las tarifas para este servicio es el combustible. La política de intervención de los precios delos combustibles de los últimos años ha estado dirigida al desmonte gradual de los subsidios. Los propósitos principales han sido la disminución de los costos fiscales y la eliminación de la ineficiencia económica en el mercado de los combustibles (Ministerio de Minas y Energía, 1998; CONFIS, 2001; CONPES, 2002, 2003; Plan Nacional de Desarrollo 2003-2006). Esta política tiene efectos económicos directos e indirectos, entre ellos sobre la inflación. No obstante, desde el 2014 se evidencia una fuerte fluctuación en el precio, es clara la tendencia al alza de este commoditie[24].

Con el inicio de febrero, el valor del galón de la gasolina corriente motor en todo el país incrementa en promedio $232 (contando las 13 ciudades principales), con un máximo de $256. La medida, tomada para estabilizar el déficit que hay en el Fondo de Estabilización Precios de combustibles, no se aplicó para el departamento de Nariño por cuenta de la contingencia del derrumbe de la vía Panamericana. Además, se anunció que los precios del diesel se mantienen iguales.

[23] http://anif.co/sites/default/files/jun25-18.pdf
[24] https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/pdfs/borra287.pdf

EL ALZA DE LA GASOLINA EN COLOMBIA

	Enero 2023	Febrero 2023	Diferencia
Bogotá	$10.523	$10.773	$250
Medellín	$10.460	$10.712	$252
Cali	$10.559	$10.813	$254
Barranquilla	$10.198	$10.449	$251
Cartagena	$10.156	$10.407	$251
Montería	$10.406	$10.657	$251
Bucaramanga	$10.273	$10.519	$246
Villavicencio	$10.623	$10.873	$250
Pereira	$10.502	$10.756	$254
Manizales	$10.513	$10.765	$252
Ibagué	$10.467	$10.720	$253
Pasto	$8.916	$8.916	$-
Cúcuta	$8.575	$8.825	$250
Promedio	$10.167	$10.399	$232

Colombia tiene uno los costos de combustibles más baratos de la región, detrás de Venezuela y Bolivia, ya que el Gobierno ha acudido a subsidios para evitar que los precios internos aumenten a la par de los costos internacionales del crudo. Para diciembre de 2022, la variación anual del IPC fue 13,12%, es decir, 7,5 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 5,62%

Transporte de carga: El hecho de que el incremento sea en gasolina corriente y no en Acpm es relevante porque *"lo que busca el Gobierno es limitar el impacto que tiene sobre los costos de transporte, particularmente en alimentos, dado que gran parte del transporte de carga del país opera con Acpm y no con gasolina corriente"*, explica Camila Orbegozo, directora de Análisis Sectorial y Sostenibilidad en Corficolombiana.

Sin embargo, la experta explica que de todas formas el incremento de gasolina aumenta el costo del transporte en los segmentos finales de distribución. *"Sectores de abastecimiento y distribución de última milla sí se verían impactados"*, agrega.

Según la directora ejecutiva de Defencarga, Clarita García, aproximadamente 30% del total del parque automotor de transporte terrestre de carga usa gasolina, *"este porcentaje representa en su mayoría vehículos de baja configuración vehicular"*, agrega. Teniendo en cuenta que el combustible representa casi 40% de la canasta de insumos de transporte, "para este año calculamos que solo el incremento del combustible impacta en 6% la canasta".

3.2. ¿A QUIEN SE VA A COMPRAR?

Se identificó que existen diversas empresas dedicadas a la comercialización de los bienes y elementos relacionado en este estudio, se determina que en el mercado existen empresas con la idoneidad de proveer la necesidad planteada, bajo los requisitos técnicos, plazos de entrega, ejecución y forma de pago que se establece en el presente proceso de selección.

Así mismo, por las consultas realizadas se evidencia que no es un mercado cerrado y que proveedores de diferentes regiones del país pueden participar del requerimiento de la entidad, cumpliendo en plazos de ejecución por lo cual, se minimiza el riesgo de oferta para la entidad, constituyendo un mercado flexible y de fácil consecución.

3.2.1. Consulta en el Modelo de Abastecimiento Estratégico – Análisis de la Oferta

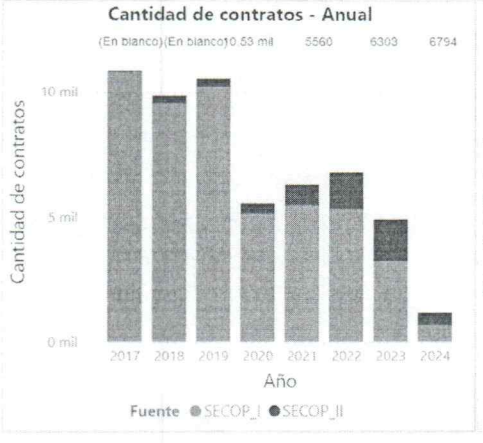
En medio de los desafíos que enfrenta la contratación estatal colombiana, se presenta la oportunidad de adoptar prácticas que permitan que el proceso de compra pública se destaque por sus niveles de transparencia, eficiencia y generación de valor por dinero. Para ayudar a lograr esto, la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, en adelante ANCP-CCE, desarrolló el Modelo de Abastecimiento Estratégico para la compra pública, en adelante MAE. El MAE brinda de manera metodológica, herramientas que permitirán a las entidades del Estado colombiano, a identificar oportunidades de generación de valor, identificar nuevas fuentes de abastecimiento, definir estrategias de adquisición de bienes y servicios y desarrollar habilidades de gestión a los procesos de compra.

Acorde a esto, el propósito de la herramienta de análisis de oferta es: cómo ha sido la compra de una categoría a lo largo de los años y dentro de las plataformas transaccionales de la ANCP-CCE (SECOP I, SECOP II y TVEC), qué oferentes existen para esa categoría, qué características tienen y de donde son, bajo qué modalidad de contratación contratan y cuáles entidades han realizado contratos para esa categoría.

No	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE	CODIGO PRODUCTO
1	Servicio de transporte, almacenaje y correo	Servicio de transporte	Transporte de pasajeros por carretera	78111800









Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año		2022			2023			2024		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	ción	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
7811 - Transporte de pasajeros	%	6794	$ 1,172,615,263,921	32.44%	4914	$ 1,172,634,973,744	32.44%	1197	$ 351,383,067,280	9.72%
781118 - Transporte de pasajeros por carretera	%	6794	$ 1,172,615,263,921	32.44%	4914	$ 1,172,634,973,744	32.44%	1197	$ 351,383,067,280	9.72%
Total	%	6794	$ 1,172,615,263,921	32.44%	4914	$ 1,172,634,973,744	32.44%	1197	$ 351,383,067,280	9.72%

Fuente. Modelo de Abastecimiento Estratégico - Análisis de la Oferta - Colombia Compra Eficiente:
https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMGY4MWZmZmUtNGJlYy00YTBlLTgzYmYtZGE2NGRkZDA1YTJlIiwidCI6IjdiMDkwNDFlLTI0NTEtNDkxMC04Y2IxLTc5ZDVlM2Q4YzFiZSIsImMiOjR9&pageName=ReportSection17ad17361a56dd6a008c

3.2.1. Identificación de Proveedores

A nivel nacional existen diversos proveedores - personas naturales y jurídicas, en condiciones de ejecutar el objeto del presente proceso de selección, así entonces, se analizó el comportamiento del sector, la Entidad consultó la información de las empresas a nivel nacional contenida en la base completa – Información financiera -NIIF, y la base de datos de Colombia Compra Eficiente – búsqueda de procesos, realizando la consulta de procesos actuales con similares características relacionadas con el sector del objeto a desarrollar.

Con el fin de identificar los posibles oferentes para el proceso en cuestión, se procede a realizar el análisis de las empresas que tienen dentro de su actividad económica según la CLASIFICACIÓN INDUSTRIAL INTERNACIONAL UNIFORME DE TODAS LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS (CIIU), el **Código 4921** Transporte de Pasajeros, se encuentra que:

Esta clase incluye: *«El transporte terrestre de pasajeros por sistemas de transporte urbanos y suburbanos, que abarca transporte colectivo (buses, microbuses y busetas), individual (taxis), y los sistemas de transporte masivo a través de operadores (articulados), y la integración de estas líneas con servicios conexos como metrocable», «El transporte también se realiza en origen y destino utilizando rutas y horarios establecidos, los cuales han sido determinados durante el proceso de habilitación y asignación de la ruta.» «Los servicios especiales de transporte de pasajeros por carretera que incluyen; servicios de viajes contratados, excursiones, transporte de trabajadores*

(actividades de asalariados), chiva turística y transporte escolar» «El transporte de pasajeros en vehículos de tracción humana como los bicitaxis» «El transporte de pasajeros en vehículos de tracción animal como los carruajes turísticos». «El alquiler o el arrendamiento de vehículos de pasajeros con conductor».

Para la muestra se consultó información de empresas las cuales se pueden considerar como posibles proveedores para satisfacer la necesidad, a continuación, se presentan las empresas consultadas:

Tabla 11. *Oferentes de acuerdo con el código CIIU*

EMPRESA	NIT
ACA TOURS SAS	900874702
ASISTENCIAS GENERALES DE INGENIERIA S.A.S	9001966313
CEPEDA ORDUZ SERVICIOS Y TRANSPORTES S.A.S.	9005435536
CLARA EMILSE VARGAS AREVALO	1118534560
COOPERATIVA CASANARE DE TRANSPORTADORES LTDA	891855534
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PAZ DE ARIPORO LTDA	800105716
COOPERATIVA DE TRANSPORTE EXPRESO DE LOS LLANOS	832000489
COOPERATIVA MILTIACTIVA DE TRANSPORTADORES DE TAURAMENA	800244321
COOPERATIVA MULTIACTIVA DE SERVICIOS COOPSERVICES	844001177
COSMOTRANS S.A.S.	8110367449
EMPRESA DE TRANSPORTE Y SERVICIOS EL YOPO TRANSYOPO SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA S.A.S	9003545005
ESPECIALES EMI YOPAL	9009385747
GUTIERREZ PEREZ GUSTAVO ADOLFO EN REORGANIZACION	1116544423
H.A INVERSIONES S.A.S.	9015633831
HERNANDEZ ALFONSO LUIS ALFREDO	9433981
INTRAPAUTO S.A.S	9005009992
JOSE EUTIMIO PATIÑO CORREDOR	74857382
LLANO LINEAS S.A.	8440001111
LLANO MOTOR S.A.	8001608952
M&C TRANSPORTE S.A.S	800194192
MARRERO ASESORIAS Y SERVICIOS S.A.S	9013371494
MARTINEZ MENDOZA BLANCA INERIDA	47429382
MCD YOPAL S.A.S.	9012080010
MONTAÑA TORRES MARTHA EDITH	33480560
MORENO GUTIERREZ MARIA PILAR	68302117
NIÑO CARDENAS HILDER ARMANDO	1057574643
PIONIA SAS	901100119
PRADA DOMINGUEZ ELIDE	37875356
PRADA GOMEZ LUIS GABRIEL	96192786
PROMOTORA DE TURISMO DEL ORIENTE COLOMBIANO S.A.S	9002993676
PROMOTORA DE TURISMO DEL ORIENTE COLOMBIANO S.A.S	9002993676
PROMOTORA DE TURISMO DEL ORIENTE COLOMBIANO SAS	900299367
SANCHEZ GUALDRON MARCOS ALVEIRO	74860396
SANDOVAL DE RODRIGUEZ LUZ MERY	23466850
SEITRAN YOPAL	9012891093
SERVICIOS INTEGRALES Y TRANSPORTES NACIONALES S.A.S.	901289109
SERVICIOS Y SUMINISTROS DE COLOMBIA SAS	9007705324
SERVICIOS Y TRANSPORTES LLANOVIAL YOPAL	8320005911
SERVITAXIS YOPAL S.A.S	9008654769
SERVITRANSPORTES ANDINA YOPAL	9008136035
TAXIS DEL LLANO SAS	9015092753
TEATIN ROSAS MANUEL FERNANDO	1118542632
TORRES VARGAS JAVIER ANDRES	9433985
TRANSBENAVIDES S.A.S.	9004910301
TRANSCURAMA S.A.S. YOPAL	9003403387
TRANSCURAMA SAS BIC	900340338
TRANSPORTE ESPECIAL EAGLE S.A.S.	9009969643
TRANSPORTES CALDERON YOPAL SA	8902113253
TRANSPORTES EL YOPAL S.A.S	9013232373
TRANSPORTES LOS ALCARAVANES SAS	9013836752
TRANSPORTES PAIS S.A.S.	901123192
TRANSPORTES Y COMERCIALIZADORA S.A.S	9003501131
TRANSPORTES Y SERVICIOS ARCO IRIS S.A.S	826003958
TRANSPORTES Y SERVICIOS ARCO IRIS S.A.S.	8260039580

TRANSPORTES Y SERVICIOS DE LA SABANA S.A.S	901337799
TURITAXIS S.A.S	9015209121
VEGA BARRERA LUIS EDUARDO	9657286
VIAJEROS V&R SAS	9013691406
WILCHES VALBUENA PEDRO EMILIO	80501530

Fuente Cámara de Comercio de Casanare - La información disponible en Cámara de Comercio de Casanare corresponde a las actividades económicas informadas por los matriculados en el Registro mercantil y en el Registro de entidades sin ánimo de lucro a través del formulario RUES,

Nota 1. Los anteriores proveedores actuaron o se presentaron en procesos convocados por las entidades demandantes de este tipo de servicios, ofreciendo sus servicios como lo dispone las requeridas en el presente proceso de contratación.

Nota 2. Todas estas personas naturales y jurídicas, podrían contar con experiencia, capacidad financiera y jurídica suficiente; por lo cual las sitúan, sin perjuicio de las exigencias de la entidad dentro del proceso de selección, entre los posibles oferentes que eventualmente podrían tener la idoneidad para ejecutar el objeto del contrato.

Nota 3. El listado de empresas no constituye ninguna recomendación al proceso de contratación, se presenta únicamente con fines de estudio de la oferta para conocer el sector relativo al que pertenece la presente contratación sin que ello sea excluyente de nuevos oferentes.

También se realizó la consulta a nivel nacional de los posibles proveedores relacionados con el objeto a contratar encontrando los siguientes:

Tabla 12. *Consulta Nacional de Proveedores Relacionados*

EMPRESA	NIT
ALLARTE LOGISTICA EMPRESARIAL SAS	901165436
ARA TRANSPORTES S.A.S	9007122512
AT CONSTRUCCIONES Y SUMINISTROS SAS	901098039
CONSTRUIR SOLUCIONES CS	901395642
DUXCOL SAS	800009182
EXPRESO VAKANOS S.A.S	805006409
GPM MANTENIMIENTOS Y MONTAJES SAS	820000431
INVERSIONES COOMOTOR SA	8130040695
LINEAS TURISTICAS COLOMBIANAS SAS	830114351
LOGISTICA EMPRESARIAL VISTAMAR SAS	901381863
LUIS FERNANDO MESA MURILLO	15431805
M&G PROYECTOS E INVERSIONES SAS	901422981
MEILLEUR´S S.A.S.	900418547
MONTAJES TRANSPORTE Y ASESORAIAS RYG SAS	901329561
RENTING DE ANTIOQUIA	900285704
RP MACHINES S.A.S.	900988608
SERTELCON SAS	901323455
SERVICE DRIVERS SAS	900558108
SERVICIO GLOBAL SAS	900607377
SERVITRANSPORTE ANDINA SAS	900813603
SINTERBOY SAS ESP	900917412
SOCIEDAD PROMOTORA INTERNACIONAL DE TURISMO Y TRANSPORTE SERVICIO ESPECIAL ´´PROINTURES SAS´´	900409163
SOCIEDAD UNIDA DE RUTAS ESPECIALES S.A	900363514
SOLUCIONES SERVICIOS Y CONSULTORIAD- SOLSERC SAS	901244667
SOMERT SAS	900856117
TJM SAS	900563583
TRANSNEIVANA SAS.	813006187
TRANSPIEDECUESTA SA	890200951
TRANSPORTES ESPECIALES ACAR SA	805021222
TRANSPORTES ESPECIALES Y TURISTICOS DE COLOMBIA SAS	805002020
TRANSPORTES INTEGRADO DAGO SAS	900978790
TRANSPORTES PIEDECUESTA S.A.	890200951
TRANSPORTES SATELITE EXPRESS S.A.S	9008253698
TURISMO ANDINO ESPECIALES S.A.S.	900721089
VECTOR LTDA ALQUILER DE VEHICULOS BLINDADOS	900439597

Nota 1. Los anteriores proveedores actuaron o se presentaron en procesos convocados por las entidades demandantes de este tipo de servicios, ofreciendo sus servicios como lo dispone las requeridas en el presente proceso de contratación.

Nota 2. Todas estas personas naturales y jurídicas, podrían contar con experiencia, capacidad financiera y jurídica suficiente; por lo cual las sitúan, sin perjuicio de las exigencias de la entidad dentro del proceso de selección, entre los posibles oferentes que eventualmente podrían tener la idoneidad para ejecutar el objeto del contrato.

Nota 3. El listado de empresas no constituye ninguna recomendación al proceso de contratación, se presenta únicamente con fines de estudio de la oferta para conocer el sector relativo al que pertenece la presente contratación sin que ello sea excluyente de nuevos oferentes.

3.2.2. Promoción del Acceso de la MIPYMES

Que de acuerdo con la ley 2069 de 2020, "Artículo 33. PROMOCIÓN DEL ACCESO DE LAS MIPYMES AL MERCADO DE COMPRAS PÚBLICAS. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 590 de 2000, el cual quedará así:

"ARTÍCULO 12. Promoción del acceso de las MIPYMES al mercado de Compras Públicas. Con el fin de promover el acceso de las MIPYMES al mercado de Compras Públicas, las Entidades Estatales indistintamente de su régimen de contratación, los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos:

1. Deberán en el Análisis de Sector identificar las MIPYMES que podrían ser potenciales proveedoras directas o indirectas, con el fin de definir reglas que promuevan y faciliten su participación en el Proceso de Contratación.

3.3. ANÁLISIS FINANCIERO

Los indicadores de capacidad financiera buscan establecer unas mínimas condiciones que reflejan la salud financiera de los proponentes a través de su liquidez y endeudamiento. Estas condiciones muestran la aptitud del proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato:

Para la determinación de los indicadores financieros del proceso, se procede a calcularlos con base en la información financiera de las empresas proveedoras del servicio requerido para cubrir la necesidad de RED SALUD CASANARE E.S.E., reportada en el Registro Único de Proponentes (RUP). Para el cálculo de los indicadores se tiene en cuenta una de las medidas estadísticas en el *"Guía para la elaboración de Estudios del Sector"* por la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente.

CONCLUSIÓN. Para este proceso en especial no amerita la escogencia a través de indicadores financieros puesto que la modalidad de contratación es Directa, en relación a lo estipulado en el Acuerdo No 007 de 2021 "Por el cual se adopta el nuevo Estatuto de Contratación de Red Salud Casanare E.S.E."

> *ARTÍCULO 23. CONTRATACIÓN DIRECTA. Es el procedimiento a través del cual la Empresa hace conocer su necesidad de realizar una obra adquirir un bien o servicio y las condiciones generales y específicas que en cada caso se establezcan con el fin de obtener sus propuestas. Solo se podrá contratar directamente en los siguientes casos:*
>
> ***a. Por la cuantía***
> *Cuando se trate de contratos cuyo valor sea igual o inferior a doscientos (200) Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes, cualquiera que sea su naturaleza.*
>
> *(...)*
> *Parágrafo Primero: Para la modalidad de contratación directa solamente se requerirá del respectivo estudio previo con sus anexos, el certificado de disponibilidad presupuestal y la propuesta del futuro contratista que cumpla con los requisitos exigidos en el respectivo estudio previo, según sea el caso. Para tales efectos, corresponderá al Área, Dependencia o Subgerencia de donde suja la necesidad, radicar los documentos antes mencionados para la elaboración de la minuta por parte de la Oficina Asesora Jurídica."*

4. ESTUDIO DE MERCADO

El estudio de mercado permite comprender la dinámica de los precios y establecer el presupuesto oficial de la contratación. Este comprende la realización de un análisis de los diferentes precios de los bienes o servicios a contratar que se registran en el mercado, los cuales pueden consultarse a través de mecanismos como la solicitud de cotización, la consulta de base de dato especializados y el análisis de precios históricos. También involucra el análisis de las variables consideradas para calcular el presupuesto oficial o precio del contrato.

Para la elaboración del estudio de precios de mercado, se tiene en cuenta uno de los mecanismos propuestos en la "*Guía para la elaboración de Estudios del Sector*" por la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente., como es la Revisión de precios por solicitud de cotizaciones.

Para el análisis que soporta el valor estimado del contrato, RED SALUD CASANARE E.S.E., realizó estudios financieros y económicos, los cuales estuvieron encaminados a determinar los costos en los que se incurre para la ejecución del proyecto, dicho valor se obtuvo teniendo en cuenta todos los valores unitarios de las posibles actividades a ejecutar dentro del objeto del futuro contrato y teniendo en cuenta el valor del AIU e IVA de cada una de las actividades.

EL resultado se adjunta en el anexo ANÁLISIS COMPARATIVO DE PRECIOS donde se presenta la estructura de costos de precios allegados por parte de los prestadores de servicios, se realizó un ejercicio estadístico a través de la desviación estándar, en el que se calculó el coeficiente de variación entre los diferentes valores observados y se tuvo como criterio que ninguno de los ítems superara el 20% de manera que la asignación de valores fuera la más cercana a la oferta del mercado. Para lo cual aquellos valores que alteraran el promedio fueron excluidos del estudio y se señalan en color rojo para cada uno de los ítems en los que se superaba el porcentaje mencionado

VER ANEXO. ESTUDIO DE MERCADO

CONCLUSIONES

PRESUPUESTO ESTIMADO. Para establecer el presupuesto estimado, se realizó un estudio de mercado, el cual conllevó al análisis de la muestra, determinando el valor más bajo ofertado por lo tanto el valor se estima de acuerdo al Anexo: **ESTUDIO DE MERCADO**

ASPECTO JURIDICO: Para determinar el proceso a contratar se enmarcó en el Acuerdo No 007 de 2021 "Por el cual se adopta el nuevo Estatuto de Contratación de Red Salud Casanare E.S.E."

> *ARTÍCULO 23. CONTRATACIÓN DIRECTA. Es el procedimiento a través del cual la Empresa hace conocer su necesidad de realizar una obra adquirir un bien o servicio y las condiciones generales y específicas que en cada caso se establezcan con el fin de obtener sus propuestas. Solo se podrá contratar directamente en los siguientes casos:*
>
> ***b. Por la cuantía***
> *Cuando se trate de contratos cuyo valor sea igual o inferior a doscientos (200) Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes, cualquiera que sea su naturaleza.*
>
> Numeral 12. *""Cuando no exista pluralidad de oferentes en el mercado, esto es, que sólo exista una persona que pueda proveer el bien o servicio por ser titular de los derechos de propiedad industrial o de los derechos de autor, o por ser de acuerdo con la ley, su proveedor exclusivo.*

En consecuencia, de acuerdo a lo anterior y teniendo en cuenta el Estudio de Mercados que estableció el Presupuesto Oficial del presente proceso, y este **NO** excede los doscientos (200) Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes, se dará la aplicación del procedimiento de **CONTRATACIÓN DIRECTA**, establecida en el Estatuto de Contratación.

ASPECTO FINANCIERO – INDICADORES.
Para este proceso en especial no amerita la escogencia a través de indicadores financieros puesto que la modalidad de contratación es Directa, en relación a lo estipulado en el Acuerdo No 007 de 2021 "Por el cual se adopta el nuevo Estatuto de Contratación de Red Salud Casanare E.S.E.", en su *ARTÍCULO 23. CONTRATACIÓN DIRECTA.*

> *(…)*
> ***Parágrafo Primero**: Para la modalidad de contratación directa solamente se requerirá del respectivo estudio previo con sus anexos, el certificado de disponibilidad presupuestal y la propuesta del futuro contratista que cumpla con los requisitos exigidos en el respectivo estudio previo, según sea el caso. Para tales efectos, corresponderá al Área, Dependencia o Subgerencia de donde suja la necesidad, radicar los documentos antes mencionados para la elaboración de la minuta por parte de la Oficina Asesora Jurídica."*

SOPORTE TÉCNICO
Para el cumplimiento del presente objeto, se requiere celebrar un contrato de prestación de servicios con una persona natural o jurídica que cuente con experiencia, idoneidad y conocimiento, la cual debe acreditar experiencia específica para la ejecución del objeto propuesto conforme a lo establecido en las normas contractuales.

DANITZA GELVEZ GUERRERO
Subgerencia de Prestación de Servicios de Salud

Elaboró: MARLY JOHANA FIGUEREDO FRANCO
Profesional de Apoyo – RSC-CD-535/2024