

MUNICIPIO DE VALLEDUPAR

ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

OBJETO:

1

“CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL DE TRANSPORTE PARA EL APOYO A LA LOGÍSTICA DE LAS DIFERENTES DEPENDENCIAS DEL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR CON MIRAS AL CUMPLIMIENTO DE SUS FUNCIONES ADMINISTRATIVAS EN LA VIGENCIA 2025”.

VALLEDUPAR

ABRIL 2025

CONTENIDO

- 1. ASPECTOS GENERALES
 - 1.1 Introducción
 - 1.2 Objeto a contratar
 - 1.3 Descripción de la necesidad
 - 1.4 Clasificación de bienes y servicios de las Naciones Unidas (UNSPSC).
 - 1.5 Aspectos Económicos
 - 1.5.1. Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) IV Trimestre de 2024
 - 1.5.1.2 Variaciones trimestrales y anuales del SITM
 - 1.5.1.3 Variaciones trimestrales, anuales del transporte tradicional
 - 1.5.1.4 Evolución general de las principales variables.
 - 1.5.2 Gremio y asociaciones que participan en el sector
 - 1.5.3 Mercado Laboral – febrero 2025
 - 1.5.3.1 Total nacional mensual
 - 1.5.3.2 Total 13 ciudades y áreas metropolitanas mensual
 - 1.5.3.3 Total nacional trimestre móvil
 - 1.5.4 Índice De precios al Consumidor (IPC)
 - 1.5.4.1 resultado anual
 - 1.5.4.1.1 Variación y contribución anual por divisiones de gasto
 - 1.5.4.1.2 Variaciones y contribuciones de las subclases en el año
 - 1.5.4.2 resultado mes de febrero 2025
 - 1.5.4.2.1 Variación y contribución mensual por divisiones de gasto
 - 1.5.4.2.2 Variaciones y contribuciones de las subclases en el mes
 - 1.5.4.3 IPC según niveles de ingreso por criterio absoluto
 - 1.5.4.3.1 Variación mes y anual del IPC según niveles de ingreso por criterio absoluto.
 - 1.5.5 Producto Interno Bruto (PIB)
 - 1.5.6 Variación del salario mínimo legal mensual vigente (SMMLV)
 - 1.5.7 Tasa Representativa del Mercado (TRM)
 - 1.5.8 Aspecto Internacional
 - 1.5.8.1 Comportamiento general de las exportaciones
 - 1.5.9 Aspecto técnico
 - 1.5.10 Aspecto Regulatorio
- 2. ANÁLISIS DE LA DEMANDA
 - 2.1 Adquisiciones previas del Municipio
 - 2.2 Históricos de compras o adquisiciones de otras Entidades Estatales
- 3. ESTUDIO DE LA OFERTA
 - 3.1 Identificación de proveedores del sector
 - 3.2 Capacidad financiera y organizacional
 - 3.3 Resumen de requisitos habilitantes financieros solicitados en el presente proceso de selección.
- 4. CONCLUSION
- 5. GLOSARIO.

1. ASPECTOS GENERALES

1.1 Introducción

El transporte es una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos, animales o personas de un lugar (punto de origen) a otro (punto de destino) en un vehículo (medio o sistema de transporte) que utiliza una determinada infraestructura (red de transporte). Esta ha sido una de las actividades terciarias que mayor expansión ha experimentado a lo largo de los últimos dos siglos, debido a la industrialización; al aumento del comercio y de los desplazamientos humanos tanto a escala nacional como internacional; y los avances técnicos que se han producido y que han repercutido en una mayor rapidez, capacidad, seguridad y menor coste de los transportes.

El sistema de transporte requiere de varios elementos, que interactúan entre sí, para la práctica del transporte y sus beneficios:

- **La infraestructura**, que es la parte física de las condiciones que se requieren para dar aplicación al transporte, es decir se necesitan de vías y carreteras para el transporte terrestre urbano, provincial, regional e internacional, se necesitan aeropuertos y rutas aéreas para el transporte aéreo, asimismo se requieren canales y rutas de navegación para el transporte naviero ya sean estos por mar o por ríos y lagos. Otra parte de la infraestructura son las paradas y los semáforos en cuanto al transporte urbano, en el transporte aéreo son las torres de control y el radar, y en las navales son los puertos y los radares.
- **El vehículo o móvil**, es el instrumento que permite el traslado de personas, cosas u objetos, de un lugar a otro.
- **El operador de transporte**, es la persona encargada de la conducción del vehículo o móvil, en la cual se van a trasladar personas, cosas u objetos.
- **Las normas y leyes**, Es la parte principal del sistema de transportes, es la que dictamina la manera de trasladarse de un lugar a otro, asimismo es la que regula y norma la operación de todos los demandantes y ofertantes del servicio de transporte.

Clasificación:

El transporte puede ser clasificado de varias maneras de forma simultánea. Por ejemplo, referente al tipo de viaje, al tipo de elemento transportado o al acceso. Por ejemplo, es transporte de pasajeros generalmente se clasifica en transporte público y el transporte privado.

Transporte de pasajeros, transporte de carga: El transporte de carga es la disciplina que estudia la mejor forma de llevar de un lugar a otros bienes. Asociado al transporte de carga se tiene la Logística que consiste en colocar los productos de importancia en el momento preciso y en el destino deseado. La diferencia más grande del transporte de pasajeros es que para éste se cuentan el tiempo de viaje y el confort.

Transporte urbano, transporte interurbano: Esta clasificación es muy importante por las diferencias que implican los dos tipos de viajes. Mientras los viajes urbanos son cortos, muy frecuentes y recurrentes, los viajes interurbanos son largos, menos frecuentes y recurrentes.

Transporte público, transporte privado: Se denomina transporte público a aquel en el que los viajeros comparten el medio de transporte y que está disponible para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos o ferris. En el transporte interregional también coexiste el transporte aéreo y el tren de alta velocidad.

El transporte público se diferencia del transporte privado básicamente en que:

- en transporte privado el usuario puede seleccionar la ruta
- en transporte privado el usuario puede seleccionar la hora de partida, mientras que en transporte público el usuario debe ceñirse a los horarios
- en transporte privado el usuario puede inferir en la rapidez del viaje, mientras que en transporte público el tiempo de viaje está dado por las paradas, los horarios y la velocidad de operación.
- en el transporte público el usuario recibe un servicio a cambio de un pago, conocido técnicamente como tarifa, mientras que, en transporte privado, el usuario opera su vehículo y se hace cargo de sus costos.

4

El más representativo de los modos de transporte privado es el automóvil. Sin embargo, la caminata y la bicicleta también están dentro de esta clasificación. El taxi, pese a ser un servicio de acceso abierto al público, es clasificado como transporte privado.

1.2 Objeto a contratar:

CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL DE TRANSPORTE PARA EL APOYO A LA LOGÍSTICA DE LAS DIFERENTES DEPENDENCIAS DEL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR CON MIRAS AL CUMPLIMIENTO DE SUS FUNCIONES ADMINISTRATIVAS EN LA VIGENCIA 2025.

1.3 Descripción de la necesidad

De conformidad con el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia, 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; Que con la contratación, de manera general, busca los fines estatales dispuestos en el artículo 3º de la Ley 80 de 1993, modificado por la Ley 1150 de 2007, según el cual los servidores públicos tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, buscan el cumplimiento de la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con ella en la consecución de dichos fines. Los particulares, por su parte, tendrán en cuenta al celebrar y ejecutar contratos

PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL DE TRANSPORTE VIGENCIA 2025.



ALCALDÍA DE
VALLEDUPAR
SECRETARÍA GENERAL

El Municipio de Valledupar actuando como entidad fundamental de la división Político-Administrativa del Estado, le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley; entre estos el de promover la participación ciudadana, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes, tal y como lo establece el artículo 311 de nuestra carta política, debido a lo anteriormente expresado; es preponderante que la Administración encamine acciones en la búsqueda de interacción con la comunidad, actuando con fundamento en los principios que rigen la administración de lo público; es por ello que se hace estrictamente necesario que las distintas dependencias de la Administración municipal, cuenten con las herramientas básicas para el desarrollo de esta función que es propia de los entes territoriales.

El municipio de Valledupar cuenta con vehículos de diferentes características que son usados por los jefes de oficinas y Secretarías para las actividades directamente relacionadas con su función administrativa, pero aquellos son insuficientes para todo el talento humano que lo requiere y para el flujo de actividades diarias a desarrollar en los diferentes lugares del municipio tanto en su zona urbana y rural, además de los elementos y herramientas (carga) que deben transportar las dependencias como Secretaría de Salud, de Gobierno y Oficina de Gestión Social en el desarrollo de sus actividades.

Conforme con lo expuesto, se hace necesaria la contratación de la prestación del servicio de transporte especial requerido por la Administración Municipal, para el cumplimiento de sus funciones administrativas y por tanto se adelantará un proceso de licitación pública para garantizar el servicio para el resto de la vigencia 2025.

1.4 Clasificación de bienes y servicios de las Naciones Unidas (UNSPSC).

De conformidad con el Clasificador de Bienes y Servicios de las Naciones Unidas (Versión 14 del UNSPSC) contenido en la dirección <http://www.colombiacompra.gov.co/Clasificacion>, la siguiente es la codificación de los bienes y servicios requeridos por la Entidad: Código UNSPSC:

CLASIFICACIÓN: UNSPSC	DESCRIPCIÓN
78111800	Transporte de Pasajeros por Carretera

1.5 Aspectos Económicos

1.5.1 Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) IV Trimestre de 2024

Gráfico 1. Variaciones trimestrales y anuales de los vehículos afiliados, en servicio y del número de pasajeros transportados
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
IV Trimestre de 2024^P

Variable	Variaciones (%) trimestrales		Variaciones (%) anuales	
	IV trim 2024 / III trim 2024		IV trim 2024 / IV trim 2023	
Promedio mensual de vehículos afiliados	-0,1		-1,6	
Promedio mensual de vehículos afiliados (SITM)*	-0,2		-3,0	
Promedio mensual de vehículos afiliados (Sistema tradicional)	0,0		-0,4	
Promedio mensual de vehículos en servicio	-0,3		0,0	
Promedio mensual de vehículos en servicio (SITM)	-0,6		-0,2	
Promedio mensual de vehículos en servicio (Sistema tradicional)	0,0		0,1	
Total Pasajeros Transportados	0,9		1,7	
Pasajeros Transportados (SITM)	1,0		2,1	
Pasajeros Transportados sistema (Sistema tradicional)	0,8		0,8	

Fuente: DANE, ETUP.

1.5.1.2 Variaciones trimestrales y anuales del SITM2

Para los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, en el cuarto trimestre de 2024, se presentó una variación trimestral de -0,6% en los vehículos en servicio y de 1,0% en los pasajeros transportados, en comparación con el tercer trimestre de 2024.

En cuanto a las comparaciones anuales, para el cuarto trimestre de 2024, se presentó una variación de -0,2% en los vehículos en servicio y, por su parte, los pasajeros transportados registraron una variación de 2,1%, en relación con el cuarto trimestre de 2023.

Tabla 1. Variaciones trimestrales y anuales de vehículos en servicio y pasajeros transportados
Sistemas Integrados de Transporte Masivo
IV Trimestre de 2024^P

Movimiento de Sistemas Integrados de Transporte Masivo	Variaciones trimestrales		Variaciones anuales	
	IV trim 2024 / III trim 2024		IV trim 2024 / IV trim 2023	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total SITM, Metro y Cable	-0,6	1,0	-0,2	2,1
Transmetro (Barranquilla)	-8,1	-1,7	-17,6	3,4
SITM* (Bogotá)	-1,0	0,6	-0,8	3,1
Metrolínea (Bucaramanga)	-34,5	-6,2	-19,1	-1,8
MIO (Cali)	-0,6	6,4	7,5	12,6
Transcribe (Cartagena)	4,1	0,9	10,9	0,3
Cable (Manizales)	2,6	17,1	-0,6	-16,7
SITVA** (Medellín)	1,2	1,4	0,6	-2,7
Megabús (Pereira)	0,7	0,9	0,1	3,6

Fuente: DANE, ETUP.

^P Cifra provisional.

*Sistema Integrado de Transporte Masivo.

**Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá.

Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

1.5.1.3 Variaciones trimestrales y anuales del transporte tradicional

En cuanto a los resultados generales para el sistema de transporte tradicional, en el cuarto trimestre de 2024, se presentó una variación trimestral de 0,0% en los vehículos en servicio y de 0,8% en los pasajeros transportados, en comparación con el tercer trimestre de 2024.

En relación con las variaciones anuales, en el cuarto trimestre de 2024, los vehículos en servicio presentaron una variación de 0,1% y de 0,8% en los pasajeros transportados, en comparación con el cuarto trimestre de 2023.

Tabla 2. Variaciones trimestrales y anuales de vehículos en servicio y pasajeros transportados
Sistemas de transporte tradicional
IV Trimestre de 2024^P

Sistema de transporte tradicional	Variaciones <u>trimestrales</u>		Variaciones <u>anuales</u>	
	IV trim 2024 / III trim 2024		IV trim 2024 / IV trim 2023	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total transporte tradicional	0,0	0,8	0,1	0,8
Buses*	-0,2	1,4	-0,7	0,2
Busetas	0,1	0,6	1,0	1,4
Microbuses - colectivos	0,1	0,5	-0,3	0,6

Fuente: DANE, ETUP.
^P Cifra provisional.
*En el tipo de vehículo buses se incluyen los padrones.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

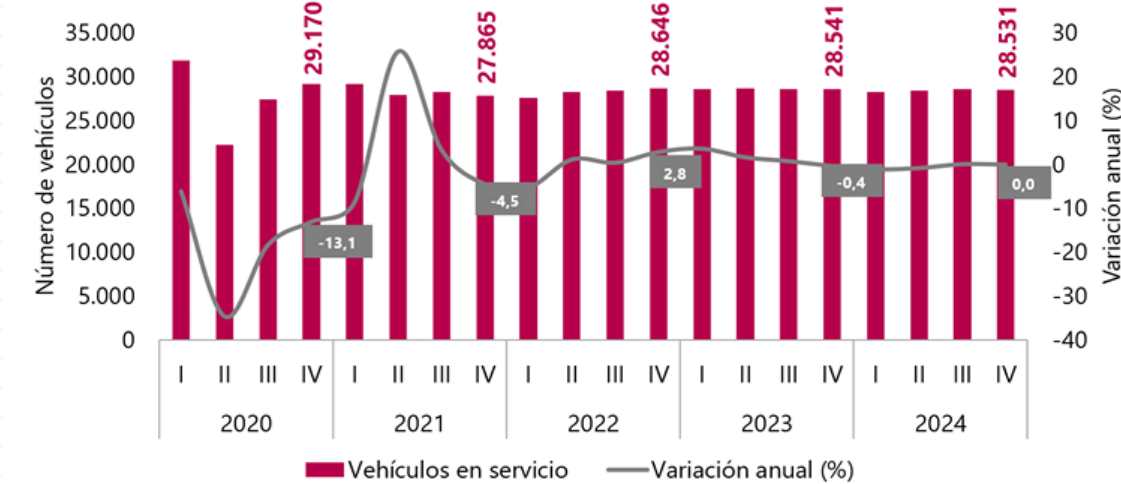
Durante el cuarto trimestre de 2024, el tipo de vehículo Busetas registró la mayor variación anual en el parque automotor en servicio (1,0%) y en el número de pasajeros transportados (1,4%), comparado con el cuarto trimestre de 2023.

1.5.1.4 Evolución general de las principales variables.

Durante el cuarto trimestre de 2024, el parque automotor destinado al transporte urbano de pasajeros en las áreas de cobertura registró un promedio mensual de 28.531 vehículos en servicio y con una variación de 0,0 % en comparación con el mismo periodo de 2023.

Parque automotor en servicio

Gráfico 2. Parque automotor en servicio (número de vehículos - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2020 (I Trimestre) – 2024^P (IV Trimestre)



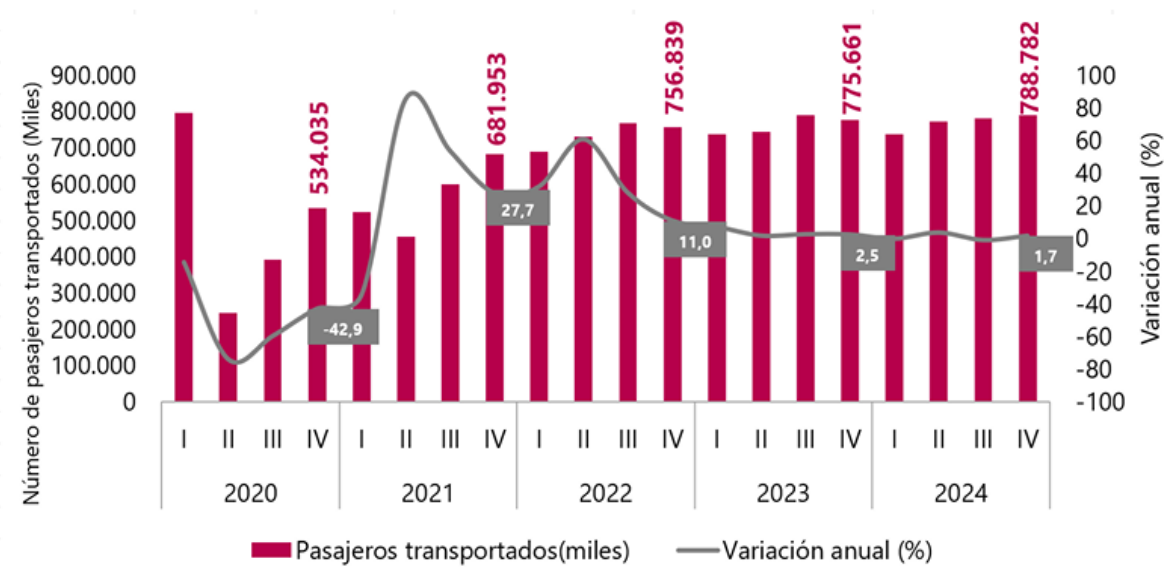
Fuente: DANE, ETUP.
^P Cifra provisional.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

Número de pasajeros transportados

8

Durante el cuarto trimestre de 2024, el número de pasajeros transportados en las áreas de cobertura alcanzó los 788.782, registrando un aumento del 1,7 % en comparación con el mismo periodo de 2023.

Gráfico 3. Número de pasajeros transportados (miles de pasajeros - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2020 (I Trimestre) – 2024^P (IV Trimestre)



Fuente: DANE, ETUP.
^P Cifra provisional
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

Resultados generales de la operación estadística

En el cuarto trimestre de 2024, el promedio mensual de vehículos en servicio en el área de cobertura se ubicó en 14.861 vehículos para el sistema tradicional, mientras que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)4 prestaron el servicio con un promedio mensual de 13.670 vehículos.

En términos de utilización del servicio, 248,3 millones de pasajeros se movilizaron en el sistema de transporte tradicional y, por su parte, los Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM movilizaron 540,5 millones de pasajeros. La mayor participación del SITM en el total de pasajeros transportados la registró el área metropolitana de Bogotá con el 47,7% del total de los usuarios, seguido de Medellín con el 14,5% (Gráfico 4 y Cuadro 1).

Cuadro 1. Resultados de la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros – ETUP
IV Trimestre (2019 – 2024^P)

Tipo de sistema de transporte	Variables	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total	Promedio mensual de vehículos afiliados	38.533	38.533	36.268	36.239	35.621	35.066
	Promedio mensual de vehículos en servicio	33.560	29.170	27.865	28.646	28.541	28.531
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	934.978	534.035	681.953	756.839	775.661	788.782
Tradicional	Promedio mensual de vehículos afiliados	25.784	24.868	21.269	20.321	19.939	19.860
	Promedio mensual de vehículos en servicio	21.575	17.210	15.025	14.757	14.841	14.861
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	398.280	232.584	239.344	253.019	246.255	248.323
Masivo	Promedio mensual de vehículos afiliados	12.749	13.666	14.999	15.918	15.682	15.206
	Promedio mensual de vehículos en servicio	11.985	11.960	12.840	13.889	13.700	13.670
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	536.697	301.450	442.608	503.820	529.406	540.459

Fuente: DANE, ETUP.
^P Cifra provisional
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

1.5.2 Gremio y asociaciones que participan en el sector

A continuación, se presentan algunos de los gremios y asociaciones del sector:

ENTIDAD PARTICIPANTE	CATEGORIA
CAMIONEROS DE COLOMBIA	CARGA PESADA
COLFECAR	CARGA PESADA
FEDETRANSCARGA	CARGA PESADA
DEFENCARGA	CARGA PESADA
FEDETRANSCOL	CARGA PESADA
ASECARGA	CARGA PESADA
ASAMBLEA NACIONAL DEL TRANSPORTE	CARGA PESADA
ASOCIACIÓN FUERZA CAMIONERA DE COLOMBIA	CARGA PESADA
SINALCO	CARGA PESADA
ANDEMOS	CARGA PESADA
ANDI	CARGA PESADA
FENALCO	CARGA PESADA

PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL DE TRANSPORTE VIGENCIA 2025.



**ALCALDÍA DE
VALLEDUPAR**
SECRETARÍA GENERAL

CONALTER – CORPORACIÓN NACIONAL DE TERMINALES	TERMINALES
COTERCO	TERMINALES
ASOCAMIONEROS	CARGA LIVIANA
ATDNC	CARGA LIVIANA
SINALCO	CARGA LIVIANA
FACUM	CARGA LIVIANA
ASOLIVIANOS DUITAMA	CARGA LIVIANA
ATCN	CARGA LIVIANA
ASAMBLEA NACIONAL DEL TRANSPORTE	CARGA LIVIANA
ASOCIACIÓN ANDINA DE CARGA LIVIANA IBAGUÉ CAQUETÁ Y NEIVA	CARGA LIVIANA
CONFENAT – ASOCUC	CARGA LIVIANA
ASETROA- REGIONAL	INTERMUNICIPAL
ASOEMTRANS	INTERMUNICIPAL
ATRANSEC	INTERMUNICIPAL
UTRANS	INTERMUNICIPAL
OLTRANS	INTERMUNICIPAL
ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE COLOMBIA – ANDI	INTERMUNICIPAL
SUNCOPETRANSCO	INTERMUNICIPAL
CORPOESPECIAL	ESPECIAL
CONALTRAES	ESPECIAL
ACOLTES – ASOCIACION COLOMBIANA DEL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL	ESPECIAL
ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE SERVICIO ESPECIAL DE SANTANDER– ATESA	ESPECIAL
ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE ESPECIAL Y TURISMO – ASONALTET	ESPECIAL
CORPORACIÓN DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA – COTRANSCOLOMBIA	ESPECIAL
FOXTOURS	ESPECIAL
GRUPO ALIANZA	ESPECIAL
CONFESPECIAL	ESPECIAL
SINDINAL	ESPECIAL
FENALTRAES	ESPECIAL
ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA DEL DEPARTAMENTO DE ARAUCA – ASOTRANS DAR	ESPECIAL
GREMIAL DEL SUR DE COLOMBIA	ESPECIAL
ASOCIACIÓN RISARALDENSE DE TRANSPORTADORES DEL SERVICIO ESPECIAL	ESPECIAL
GREMIO NACIONAL EMPRESARIAL DE TRANSPORTE GENTE	ESPECIAL

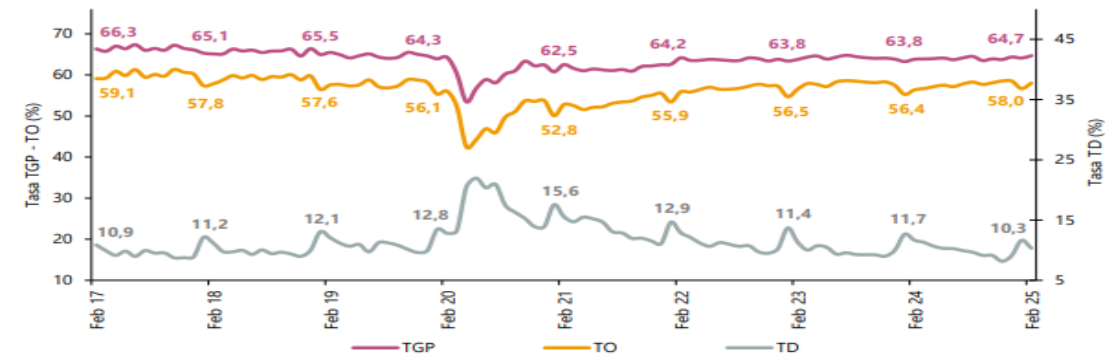
1.5.3 mercado Laboral – febrero de 2025.

Principales indicadores del mercado laboral febrero de 2025

Principales indicadores del mercado laboral

Febrero de 2025

Gráfico 1. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional
Febrero (2017 - 2025)



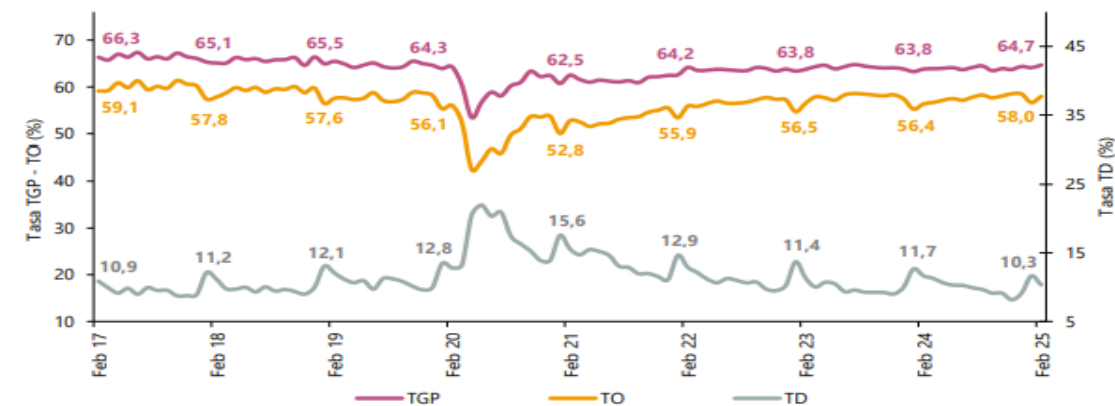
Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH).
Nota: datos expandidos con proyecciones de población, elaboradas con base en los resultados del CNPV 2018.
Nota: cifras aproximadas a un decimal.

11

1.5.3.1 Total nacional mensual

Para el mes de febrero de 2025, la tasa de desocupación del total nacional fue 10,3%, lo que representó una disminución de 1,3 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (11,7%). La tasa global de participación se ubicó en 64,7%, mientras que en febrero de 2024 fue 63,8%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,0%, lo que representó un aumento de 1,6 puntos porcentuales respecto al mismo mes del año anterior (56,4%).

Gráfico 2. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional
Febrero (2017 - 2025)

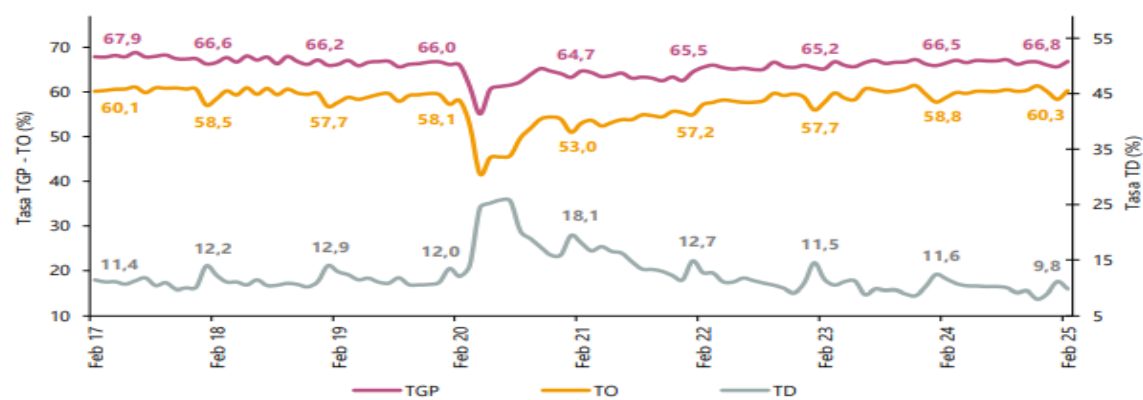


Fuente: DANE, GEIH.
Nota: datos expandidos con proyecciones de población, elaboradas con base en los resultados del CNPV 2018.
Nota: cifras aproximadas a un decimal.

1.5.3.2 Total 13 ciudades y áreas metropolitanas mensual

En febrero de 2025, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 9,8%, lo que representó una disminución de 1,8 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (11,6%). La tasa global de participación se ubicó en 66,8%, mientras que en febrero de 2024 fue 66,5%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 60,3%, lo que representó un aumento de 1,5 puntos porcentuales respecto al mismo mes del año anterior (58,8%).

Gráfico 3. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total 13 ciudades y áreas metropolitanas
Febrero (2017 - 2025)

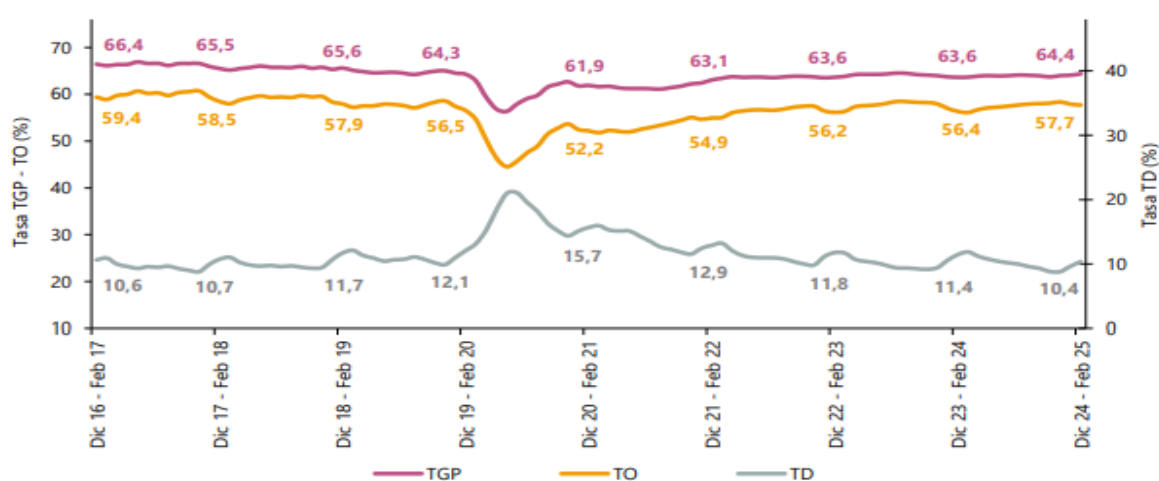


Fuente: DANE, GEIH.
Nota: datos expandidos con proyecciones de población, elaboradas con base en los resultados del CNPV 2018.
Nota: cifras aproximadas a un decimal.

1.5.3.3 Total nacional trimestre móvil

En el total nacional, la tasa de desocupación del trimestre móvil diciembre 2024 - febrero 2025 fue 10,4%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al trimestre móvil diciembre 2023 - febrero 2024 (11,4%). La tasa global de participación se ubicó en 64,4%, lo que significó un aumento de 0,8 puntos porcentuales frente al mismo periodo del año anterior (63,6%). Finalmente, la tasa de ocupación fue 57,7%, lo que representó un aumento de 1,4 puntos porcentuales respecto al trimestre móvil diciembre 2023 - febrero 2024 (56,4%).

Gráfico 4. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional
Diciembre - febrero (2016 - 2025)



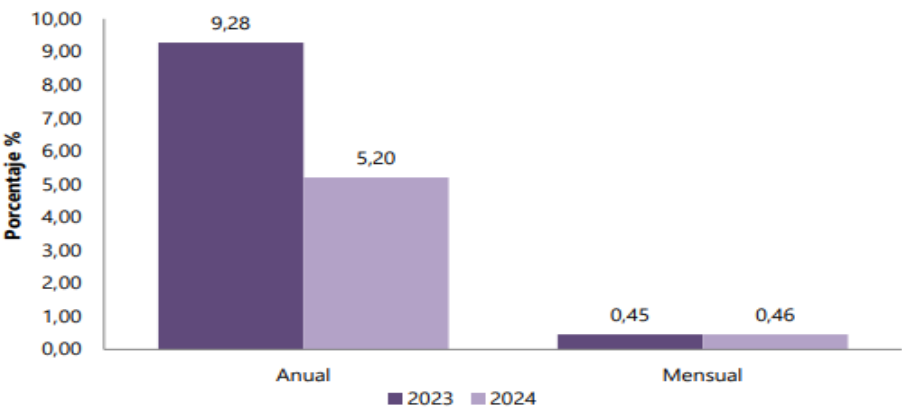
Fuente: DANE, GEIH.
Nota: datos expandidos con proyecciones de población, elaboradas con base en los resultados del CNPV 2018.
Nota: cifras aproximadas a un decimal.

1.5.4 Índice De precios al Consumidor (IPC)

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Diciembre 2024

Gráfico 1. IPC Variaciones
Total Nacional
Diciembre 2023 - 2024



Fuente: DANE, IPC.

1.5.4.1 RESULTADO ANUAL

1.5.4.1.1 Variación y contribución anual por divisiones de gasto.

En el mes de diciembre de 2024, el IPC registró una variación de 5,20% en comparación con diciembre de 2023. En el último año, las divisiones Educación (10,62%), Restaurantes y hoteles (7,87%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (6,96%), Bebidas alcohólicas y tabaco (5,57%) y, por último, Salud (5,54%) se ubicaron por encima del promedio nacional (5,20%). Entre tanto, las divisiones Transporte (5,19%), Bienes y servicios diversos (3,33%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (3,31%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (2,18%), Prendas de vestir y calzado (2,06%), Recreación y cultura (-0,21%) y, por último, Información y comunicación (-0,93%) se ubicaron por debajo del promedio nacional.

Cuadro 1. IPC Variación y contribución anual
Según divisiones de gasto
Diciembre 2023 - 2024

Divisiones de Gasto	2023			2024	
	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Educación	4,41	11,41	0,43	10,62	0,41
Restaurantes y hoteles	9,43	13,22	1,38	7,87	0,85
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	9,26	2,84	6,96	2,13
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	11,95	0,20	5,57	0,09
Salud	1,71	9,49	0,16	5,54	0,09
TOTAL	100,00	9,28	9,28	5,20	5,20
Transporte	12,93	15,42	1,96	5,19	0,70
Bienes y servicios diversos	5,36	10,08	0,53	3,33	0,18
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	5,00	0,99	3,31	0,63
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	8,94	0,37	2,18	0,09
Prendas de vestir y calzado	3,98	5,23	0,17	2,06	0,07
Recreación y cultura	3,79	7,10	0,24	-0,21	-0,01
Información y comunicación	4,33	0,12	0,00	-0,93	-0,03

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

Los mayores aportes a la variación anual se registraron en las divisiones de: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Restaurantes y hoteles, Transporte y Alimentos y bebidas no alcohólicas, las cuales en conjunto contribuyeron con 4,31 puntos porcentuales al acumulado anual de dicha variación.

1.5.4.1.2 Variaciones y contribuciones de las subclases en el año

En diciembre de 2024 en comparación con diciembre de 2023, la variación anual de las subclases que más aportaron al índice total fueron: arriendo imputado (7,30%), arriendo efectivo (7,55%), comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (8,12%), transporte urbano (8,21%), combustibles para vehículos (6,77%), frutas frescas (17,40%), comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato (8,05%), educación preescolar y básica primaria (12,21%), suministro de agua (7,30%) y chocolate y productos a base de chocolate (61,58%). Las mayores contribuciones negativas se presentan en: huevos (-9,85%), vehículo particular nuevo o usado (-2,71%), equipos de telefonía móvil, similares y reparación (-23,46%), tomate (-14,96%) y aceites comestibles (-6,08%).

Cuadro 2. IPC Variación y contribución anual
Por principales subclases
Diciembre 2024

Subclase	Variación (%)	Contribución Puntos porcentuales
Arriendo imputado	7,30	0,91
Arriendo efectivo	7,55	0,69
Comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio	8,12	0,59
Transporte urbano	8,21	0,37
Combustibles para vehiculos	6,77	0,23
Frutas frescas	17,40	0,20
Comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato	8,05	0,18
Educación preescolar y básica primaria	12,21	0,17
Suministro de agua	7,30	0,14
Chocolate y productos a base de chocolate	61,58	0,14

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

1.5.4.2 RESULTADO MES DE DICIEMBRE 2024

1.5.4.2.1 Variación y contribución mensual por divisiones de gasto

En el mes de diciembre de 2024, el IPC registró una variación de 0,46% en comparación con noviembre de 2024, tres divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,46%): Restaurantes y hoteles (0,99%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,58%) y por último, Alimentos y bebidas no alcohólicas (0,53%). Por debajo se ubicaron: Bebidas alcohólicas y tabaco (0,44%), Transporte (0,39%), Bienes y servicios diversos (0,18%), Salud (0,14%), Prendas de vestir y calzado (0,12%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,11%), Educación (0,00%), Información y comunicación (-0,10%) y por último, Recreación y cultura (-0,23%).

Cuadro 3. IPC Variación y contribución mensual
Según divisiones de gasto
Diciembre 2023 - 2024

Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	2023	2024	
			Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Restaurantes y hoteles	9,43	1,50	0,16	0,99	0,11
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	0,86	0,26	0,58	0,18
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	-0,42	-0,08	0,53	0,10
TOTAL	100,00	0,45	0,45	0,46	0,46
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,68	0,01	0,44	0,01
Transporte	12,93	0,25	0,03	0,39	0,05
Bienes y servicios diversos	5,36	0,51	0,03	0,18	0,01
Salud	1,71	0,22	0,00	0,14	0,00
Prendas de vestir y calzado	3,98	0,20	0,01	0,12	0,00
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,18	0,01	0,11	0,00
Educación	4,41	0,00	0,00	0,00	0,00
Información y comunicación	4,33	-0,18	-0,01	-0,10	0,00
Recreación y cultura	3,79	0,72	0,02	-0,23	-0,01

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

Los mayores aportes a la variación mensual del IPC (0,46%), se ubicaron en las divisiones de: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Restaurantes y hoteles y Alimentos y bebidas no alcohólicas, las cuales aportaron 0,39 puntos porcentuales a la variación total.

1.5.4.2.2 Variaciones y contribuciones de las subclases en el mes

En diciembre de 2024 en comparación con noviembre de 2024, la variación de las subclases que más aportaron al índice total fueron: electricidad (2,55%), comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (1,06%), arriendo imputado (0,30%), arriendo efectivo (0,30%), tomate (15,21%), comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato (0,94%), transporte intermunicipal, interveredal e internacional (5,60%), carne de cerdo y derivados (3,06%), carnes preparadas, charcutería y otros productos conteniendo carne (3,26%) y suministro de agua (0,65%). Las subclases con aportes negativos a la variación fueron: frutas frescas (-4,19%), paquetes turísticos completos (-1,20%), arroz (-0,33%), equipos de telefonía móvil, similares y reparación (-1,84%) y huevos (-0,35%).

Cuadro 4. IPC Variación y contribución mensual
Por principales subclases
Diciembre 2024

Subclase	Variación (%)	Contribución Puntos porcentuales
Electricidad	2,55	0,09
Comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio	1,06	0,08
Arriendo imputado	0,30	0,04
Arriendo efectivo	0,30	0,03
Tomate	15,21	0,03
Comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato	0,94	0,02
Transporte intermunicipal, interveredal e internacional	5,60	0,02
Carne de cerdo y derivados	3,06	0,02
Carnes preparadas, charcutería y otros productos conteniendo carne	3,26	0,02
Suministro de agua	0,65	0,01

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

1.5.4.3 IPC SEGÚN NIVELES DE INGRESO POR CRITERIO ABSOLUTO
1.5.4.3.1 Comportamiento de la variación mensual y anual del IPC según niveles de ingreso por criterio absoluto.

Cuadro 5. IPC según niveles de ingreso por criterio absoluto
Total IPC
Diciembre 2023 – 2024

	Variación (%)			
	Mensual		Anual	
	2023	2024	2023	2024
Pobres	0,42	0,53	8,19	4,94
Vulnerables	0,41	0,52	8,69	4,89
Clase media	0,46	0,47	9,26	5,17
Ingresos altos	0,46	0,39	9,80	5,51
Total nivel de ingresos	0,45	0,46	9,28	5,20

Fuente: DANE, IPC.
* Se entiende por criterio absoluto el aplicado al caracterizar los hogares de acuerdo con un nivel de ingresos preestablecido.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

En diciembre de 2024, la variación mensual del IPC por nivel de ingresos fue: Pobres (0,53%), Vulnerables (0,52%), Clase media (0,47%), Ingresos altos (0,39%) y, por último, Total nivel de ingresos (0,46%).

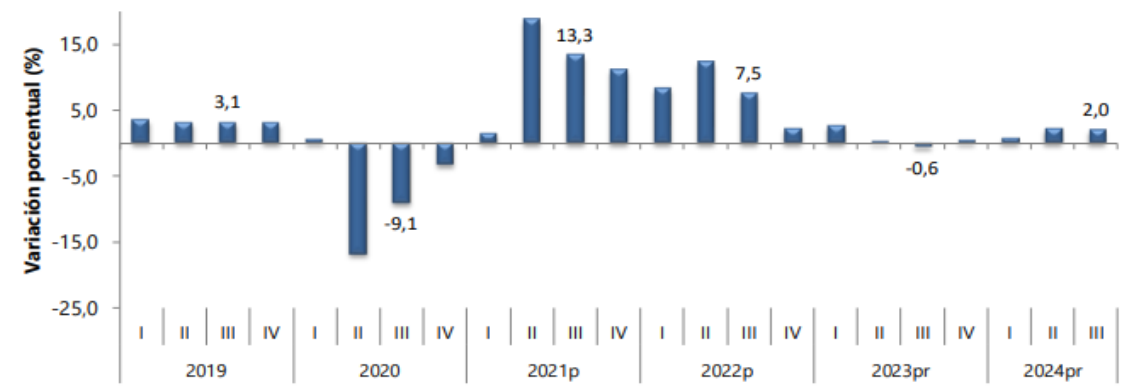
La variación anual del IPC por nivel de ingresos fue: Pobres (4,94%), Vulnerables (4,89%), Clase media (5,17%), Ingresos altos (5,51%) y por último, Total nivel de ingresos (5,20%).

1.5.5 Producto Interno Bruto (PIB).

Producto Interno Bruto (PIB)

III trimestre 2024 preliminar

Gráfico 1. Producto Interno Bruto
Tasa de crecimiento en volumen¹
2019-I / 2024^{PR}-III



Fuente: DANE, PIB_T
¹ Series originales encadenadas de volumen con año de referencia 2015
^{PR} preliminar
^P provisional

PIB desde el enfoque de la producción

17

En el tercer trimestre de 2024^{pr}, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,0% respecto al mismo periodo de 2023^{pr} (ver tabla 1). Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 10,7% (contribuye 1,1 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 14,1% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 2,1% (contribuye 0,3 puntos porcentuales a la variación anual).

En lo corrido del año 2024^{pr}, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 1,6%. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 8,9% (contribuye 0,9 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 4,2% (contribuye 0,7 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 9,8% (contribuye 0,4 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 0,2%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- 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 3,6%.
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 2,5%.
- Actividades financieras y de seguros crece 1,5%.

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen¹
Tercer trimestre 2024^{Pr}

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2024 ^{Pr} -III / 2023 ^{Pr} -III	2024 ^{Pr} / 2023 ^{Pr}	2024 ^{Pr} -III / 2024 ^{Pr} -II
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	10,7	8,9	2,5
Explotación de minas y canteras	-7,1	-4,1	-2,1
Industrias manufactureras	-1,3	-2,8	0,2
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado²	1,0	2,7	-0,2
Construcción	4,1	2,4	-0,2
Comercio al por mayor y al por menor³	1,0	0,2	0,3
Información y comunicaciones	0,8	-0,9	1,2
Actividades financieras y de seguros	4,4	0,9	1,5
Actividades inmobiliarias	2,0	1,9	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas⁴	0,5	0,2	0,1
Administración pública, defensa, educación y salud⁵	2,1	4,2	-0,7
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios⁶	14,1	9,8	3,6
Valor agregado bruto	2,1	1,7	0,2
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	1,3	0,7	0,2
Producto Interno Bruto	2,0	1,6	0,2

Fuente: DANE, PIB_T

1.5.6 Variación del salario mínimo legal mensual vigente (SMMLV)

Salario mínimo en Colombia.

El salario mínimo en Colombia es el Salario mínimo mensual legal vigente (SMMLV), el cual se fija para periodos de un año y su riata 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 esta en circundante; o en especie sin superar el 50 % del valor del mismo.

Orígenes.

En 1945 se establece el salario mínimo legal (SML), con la Ley 6 de 1945.2 El gobierno nacional podrá establecer salarios mínimos según el sector económico y la región. La ley se hizo efectiva en 1950, fijando por primera vez un SML de 2 pesos diarios. Hasta 1963, se caracterizó por la variedad de salarios mínimos que se decretaban, se diferenciaban por zona del país, tamaño de la empresa, sector económico y edad de los trabajadores, estableciendo un salario para los trabajadores menores de dieciséis años. Entre 1964 y 1983, el SML se determinaba por actividad económica (comercio, manufacturera, servicios, transporte, construcción, etc.) y por sector (urbano y rural).

En 1983 se logró la unificación del salario mínimo para la totalidad de los trabajadores colombianos. No existía una frecuencia fija de ajuste salarial, es decir, en varias ocasiones el ajuste se mantuvo por dos o tres años, o por el contrario se modifica el SML varias veces en un mismo año, siendo la inflación el determinante.

A partir de 1979 el ajuste salarial se empezó hacer anualmente, empezando a regir a partir de enero de cada año, como se realiza en la actualidad.

Actualidad

El salario mínimo normalmente es acordado mediante una negociación entre los sindicatos y las mesas de concertación establecidas por medio de representantes del Ministerio de la Protección Social, con base a la inflación final causada del año inmediatamente anterior a la vigencia del salario.

Según el Artículo 8 (1996), los parámetros a considerar para fijar el salario mínimo son:

- ✓ La inflación fijada para el siguiente año según el Banco de la República.
- ✓ Los productos acordados por una comisión tripartita que coordina la productividad en el Ministerio de Previsión Social.
- ✓ La contribución de los salarios al ingreso nacional.
- ✓ El aumento en el producto interno bruto (PIB).
- ✓ El Índice de Precios al Consumidor.

Según el Artículo 146 (1) del Código del Trabajo, el salario mínimo deberá tomar en cuenta el costo de la vida, los patrones laborales, capacidad económica de los negocios y empleadores, y las condiciones de cada región y actividad. Según el artículo 142 (2) del Código del Trabajo, los salarios mínimos para trabajadores del campo deben tomar en cuenta las prestaciones que da el empleador a los empleados en cuanto a habitación, cultivo, combustible y circunstancias similares que reducen el costo de la vida.

Cuando no hay un acuerdo, este se dicta finalmente por decreto emanado directamente por el presidente de la república.

Tabla por año

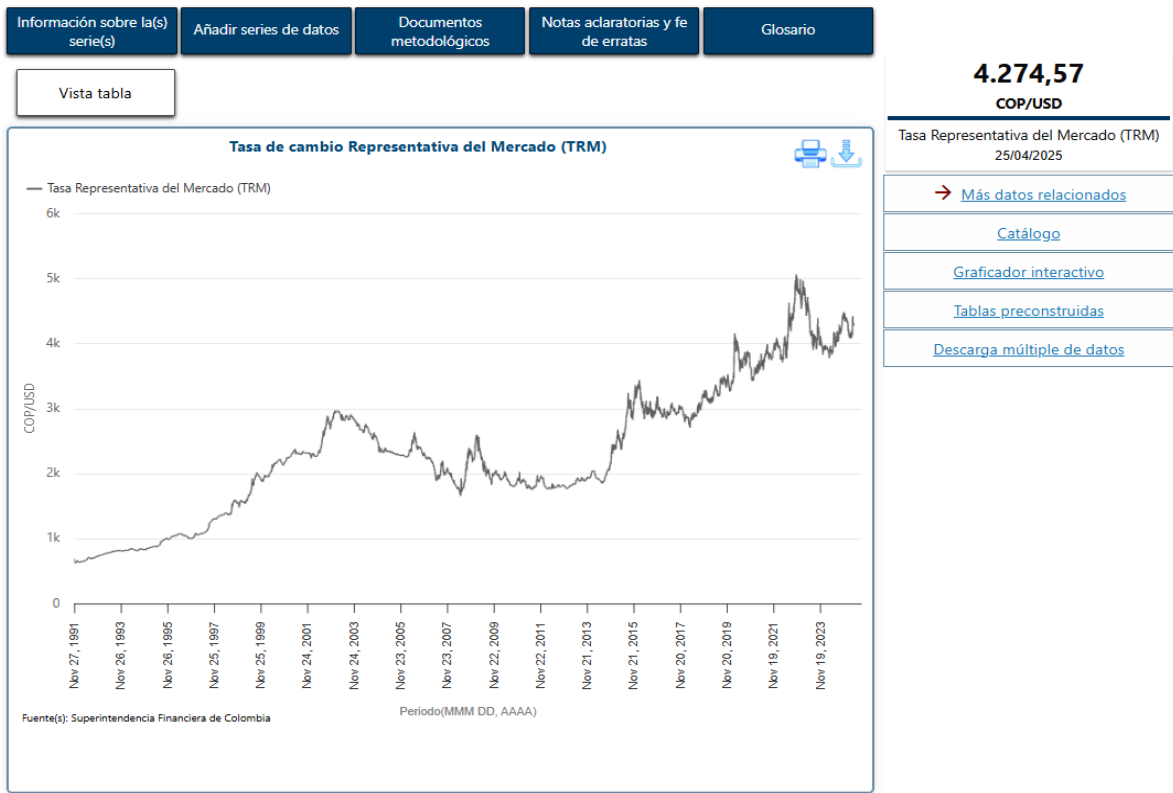
SALARIO MÍNIMO EN COLOMBIA POR AÑO10							
AÑO	TASA DE CAMBIO (\$/US\$)*	SALARIO DIARIO (\$)	SALARIO MENSUAL (\$)	VARIACIÓN % ANUAL **	INFLACIÓN ANUAL	AUXILIO DE TRANSPORTE (\$)	SALARIO + AUXILIO EN COP
1950	2	2	90	-	20.5	-	-
1960	7	7	198	27,4 %	7,35 %	-	-
1970	18	17	519	0 %	6.58 %	-	-
1980	47	150	\$4 500	30,4 %	25,85 %	-	-
1984	101	377	\$11 298	-	18,28	-	-
1985	142	452	\$13 558	20 %	22,45	nota 1	-
1986	194	560	\$16 811	24 %	20,95	nota 2	-
1987	243	684	\$20 510	22 %	24,02	nota 3	-
1988	299	855	\$25 637	25 %	28,12	nota 4	-
1989	383	1.085	\$32 560	27 %	26,12 %	3.063	\$ 35 623
1990	507	1.368	\$41 025	26 %	32,36 %	\$ 3798nota 5	\$ 44 823
1991	605	1.724	\$51 720	26,07 %	26,82 %	\$ 4787nota 6	\$ 56 507
1992	685	2.173	\$65 190	26,04 %	25,14 %	6.033	\$ 71 223
1993	771	2.717	\$81 510	25,03 %	22,61 %	7.542	\$ 89 052
1994	818	3.290	\$98 700	21,09 %	22,6 %	8.705	\$ 107 405
1995	909	3.964	\$118 394	20,5 %	19,47 %	10.815	\$ 129 209
1996	996	4.738	\$142 125	19,5 %	21,64 %	\$13 567	\$ 155 692
1997	1.146	5.734	\$172 005	21,02 %	17,68 %	17	\$ 189 255
1998	1.418	6.794	\$203 825	18,5 %	16,7 %	\$20 700nota 7	\$ 224 525
1999	1.708	7.882	\$236 460	16,01 %	9,23 %	\$24 012nota 8	\$ 260 472
2000	2.051	8.670	\$260 100	10 %	8,75 %	\$26 413nota 9	\$ 286 513
2001	2.260	9.533	\$286 000	9,96 %	7,76 %	\$30 000	\$ 316 000
2002	2.578	\$10 300	\$309 000	8,04 %	6,99 %	\$34 000	\$ 343 000
2003	2.822	\$11 066,67	\$332 000	7,44 %	6,49 %	\$37 500	\$ 369 500
2004	2.584	\$11 933,33	\$358 000	7,83 %	5,5 %	\$41 600	\$ 399 600
2005	2.337	\$12 716,67	\$381 500	6,56 %	4,85 %	\$44 500	\$ 426 000
2006	2.262	\$13 600	\$408 000	6,95 %	4,48 %	\$47 700	\$ 455 700
2007	2.127	\$14 456,67	\$433 700	6,3 %	5,69 %	\$50 800	\$ 484 500
2008	2.129	\$15 383,33	\$461 500	6,41 %	7,67 %	\$55 000	\$ 516 500
2009	2.044	\$16 563,33	\$496 900	7,67 %	2 %	\$59 300	\$ 556 200
2010	1.901	\$17 166,66	\$515 000	3.64 %	3,17 %	\$61 500	\$ 576 500
2011	1.848	\$17 853,33	\$535 600	4 %	3,73 %	\$63 600	\$ 599 200
2012	1.798	\$18 890	\$566 700	5.8 %	2,44 %	\$67 800	\$ 634 500
2013	1.869	\$19 633,33	\$589 000	4.02 %	1.94 %	\$70 500	\$ 659 500
2014	2.000	\$20 534	\$616 000	4,5 %	3,66 %	\$72 000	\$ 688 000
2015	2.743	\$21 478	\$644 350	4,6 %	6,77 %	\$74 000nota 10	\$ 718 350
2016	3.051	\$22 966	\$689 455	7 %	5,75 %	\$77 700nota 11	\$ 767 155
2017	2.930	\$24 590,56	\$737 717	7 %	4,09 %	\$83 14011	\$ 820 857
2018	3.001	\$26 041	\$781 242	5,9 %12	3,18%	\$88 211	\$ 869 453
2019	3.281	\$27 603	\$828 11613	6 %	3,80%	\$97 032	\$ 925 148
2020	3.258	\$29 260	\$877 803	6 %	1,61 %	\$102 854	\$ 980 657
2021	3.487	\$30 284	\$908 526	3,5 %	3,47 %14	\$106 454	\$ 1 014 980
2022	4.099	\$33 333	\$1 000 000	10,07 %	12,53 %15	\$117 172	\$ 1 117 172
2023	4.000	\$38 666	\$1 160 00016	16 %16	13.12%	\$ 140 60616	\$ 1 300 60616
2024	3.875	\$43 333	\$1 300 000	12,07 %17	12,53 %	\$ 162 000	\$ 1 462 000

2025	4.411	\$46 800	\$1 423 500	9,54 %18		\$ 200 000	\$ 1 623 500
------	-------	----------	-------------	----------	--	------------	--------------

1.5.7 Tasa Representativa del Mercado (TRM)

La tasa de cambio representativa del mercado (TRM) es la cantidad de pesos colombianos por un dólar de los Estados Unidos. La 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.



1.5.8 Aspecto Internacional

Alianzas comerciales con Colombia

A finales de la década de los sesenta, el gobierno de Colombia, con el fin de garantizar el crecimiento económico del país, el bienestar de sus habitantes y preparar la economía nacional para su desarrollo en un mundo globalizado, inició una serie de reuniones y acercamientos con sus vecinos geográficos y sus socios comerciales más importantes, buscando llegar a acuerdos que permitieran disminuir o eliminar las restricciones al comercio existentes entre los demás países y Colombia.

A continuación, se presentan y describen los acuerdos comerciales más importantes para Colombia por el volumen de ventas que representan para las empresas.

ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL DE TRANSPORTE
VIGENCIA 2025.



ALCALDÍA DE
VALLEDUPAR
SECRETARÍA GENERAL

- **Comunidad Andina (CAN)**

La Comunidad Andina es una organización constituida por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela y las instituciones del Sistema Andino de Integración (SAI) (un conjunto de instituciones cuyo objetivo es aumentar la integración andina y promover su proyección externa). Tuvo su origen el 26 de mayo de 1969, cuando un grupo de países suramericanos suscribieron el Acuerdo de Cartagena, también conocido como Pacto Andino.

Los principales objetivos de la Comunidad Andina (CAN) son:

- Promover el desarrollo equilibrado y armónico de sus países miembros en condiciones de equidad
- Acelerar el crecimiento por medio de la integración y la cooperación económica y social
- Impulsar la participación en el proceso de integración regional con miras a la formación gradual de un mercado común latinoamericano y procurar un mejoramiento constante en el nivel de vida de sus habitantes.

El apoyo de los diferentes presidentes de los países miembros ha permitido alcanzar los principales objetivos fijados por el Acuerdo de Cartagena; por ejemplo:

La liberación del comercio de bienes en la Comunidad (se pueden exportar bienes desde cualquier país de la Comunidad, destinados a cualquier otro país miembro, e importar bienes desde cualquier país de la Comunidad cuyo origen sean otros países de la CAN, sin pagar ningún tipo de impuesto por ello. Lo anterior se conoce como una zona de libre comercio. Actualmente, Perú no tiene este nivel de integración, pero está trabajando para alcanzarlo.

- La adopción de un arancel externo común (el impuesto por ingresar un producto no producido en la Comunidad a cualquier país miembro es el mismo, independientemente del país por el cual ingrese. Cabe anotar que, en este aspecto, Bolivia mantiene unas leyes un poco diferentes)
- La armonización de instrumentos y políticas de comercio exterior (modificar las leyes de cada país para lograr que se cumplan, entre otros, los dos anteriores objetivos)
- La implantación de políticas económicas congruentes con los objetivos de la Comunidad, entre otros.

Actualmente, se trabaja para eliminar, de forma gradual, las leyes que restringen el comercio de servicios (telecomunicaciones, turismo, transporte, mano de obra, servicios profesionales) en la Comunidad. Se esperaba estuvieran totalmente eliminadas en el año 2005. Para el caso de los servicios profesionales, se ha trabajado en varias normas que permitan homologar los títulos profesionales obtenidos en cualquier país de la Comunidad.

Igualmente, se ha trabajado para lograr la libre circulación de capitales (dinero), así como que los habitantes de la Comunidad puedan circular libremente por ésta (en junio de 2001, se reconoció a los documentos nacionales de identificación Cédula de Ciudadanía en el caso colombiano como único requisito para que los nacionales y extranjeros residentes en los

países miembros puedan viajar por la Comunidad en calidad de turistas. Es importante anotar que pueden existir algunas restricciones en la actualidad.

Todo lo anterior se relaciona con la meta de garantizar, a más tardar desde el año 2005, un mercado común caracterizado por la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas.

- **Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA)**

Es importante anotar que el ALCA no es un acuerdo comercial firmado por Colombia, ya que todavía se encuentra en proceso de negociación por parte de los diferentes países que se van a beneficiar de él. Sin embargo, se ha decidido hablar del tema por las enormes posibilidades que representará para la economía colombiana en un futuro cercano.

En diciembre de 1994, durante la Cumbre de las Américas de Miami, los líderes de treinta y cuatro naciones americanas, al acordar la creación del Área de Libre Comercio de las Américas, dieron los primeros pasos para lograr la integración de la región.

El objetivo fundamental que busca este acuerdo es la eliminación de las distintas barreras impuestas al comercio internacional (aranceles, subsidios, salvaguardas etc.) por parte de los países del área. La meta propuesta es que la finiquitarían de las negociaciones y la entrada en funcionamiento de los primeros acuerdos se dieran, a más tardar, desde el año 2005.

La negociación del ALCA es responsabilidad de los ministros de comercio (o del ministro encargado de esta actividad) de los treinta y cuatro países. Ellos dirigen y orientan el desarrollo del Acuerdo y tienen a su cargo la supervisión final de las negociaciones. De otra parte, los viceministros de comercio de las treinta y cuatro naciones conforman el Comité de Negociaciones Comerciales (CNC), cuyo principal objetivo es guiar los grupos de negociación y tomar decisiones sobre el marco general y las reglas del Acuerdo, velando, de forma continua, porque se creen medidas que faciliten los negocios. Igualmente, deben garantizar la plena participación de todos los países en el proceso.

- **Ley de preferencias arancelarias andinas (ATPA)**

Es importante anotar que el ATPA no es un acuerdo comercial firmado por Colombia sino una ley de un país externo que favorece las exportaciones nacionales. Sin embargo, se ha decidido hablar del tema por la importancia que tiene para la economía nacional.

En el marco de la Ley de Comercio de 2002, la "ATPA", que terminaría el 4 de diciembre de 2001, se profundizó mediante la Ley de Preferencias Arancelarias Andinas y Erradicación de Drogas ("ATPDEA") que fue firmada el 6 de agosto de 2002 y registrada como Ley 107-210. De acuerdo con la sección 208 de la legislación, las preferencias estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2006. El 20 de diciembre de 2006, la "ATPA" se perforó por 6 meses más para los cuatros Países Andinos hasta el 30 de junio de 2007. El Congreso de los Estados Unidos prorrogó la "ATPA" por otros ocho meses en febrero de 2007. El 29 de febrero de 2008, la "Ley

ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL DE TRANSPORTE
VIGENCIA 2025.



de Extensión de las Preferencias Arancelarias Andinas de 2008" renovó la "ATPA" hasta el 31 de diciembre de 2008. El 16 de octubre de 2008 el presidente de los Estados Unidos de América suscribió la Ley de Extensión de las Preferencias Arancelarias Andinas que extiende el tratamiento preferencial hasta el 31 de diciembre de 2009. El 25 de noviembre de 2008 el presidente de los EE.UU. construyó una proclamación suspendiendo la designación de Bolivia como país beneficiario del ATPA y el ATPDEA.

El Andean Trade Preference Act (ATPA), o Ley de preferencias arancelarias andinas, es una parte del programa "Guerra contra las drogas" que el presidente de los Estados Unidos, George Bush, expidió el 4 de diciembre de 1991. La ley se hizo efectiva para Colombia en julio de 1992. El objetivo principal del ATPA es la creación de empleos, por medio de la diversificación y el aumento del comercio con los Estados Unidos por parte de los países beneficiados, como un método para alejar a las personas de la producción y el tráfico ilegal de drogas.

El ATPA, por medio de la eliminación total o parcial de los aranceles de aproximadamente 6.100 productos, ofrece mejores condiciones para los colombianos que exportan hacia los Estados Unidos. Igualmente, no pone límites a las cantidades que pueden ser exportadas hacia este país.

24

La ley original venció el 4 de diciembre de 2001 para aquellos productos que no pagaban ningún tipo de arancel, pero permaneció vigente para aquellos que tenían un arancel reducido. El 1 de agosto de 2002 se aprobó en el Congreso de los Estados Unidos una ley que prorroga y amplía las preferencias del ATPA, denominada Ley de preferencias arancelarias andinas y de erradicación de drogas (ATPDEA). Mediante esta ley se otorgan preferencias, hasta el año 2006, a los artículos anteriormente cobijados por el ATPA, a la vez que se extienden dichas preferencias a productos como las confecciones, el petróleo y sus derivados, el calzado y las manufacturas de cuero, el atún, algunos azúcares, etc. Sin embargo, para que los productos recién incluidos puedan ser cobijados por el ATPDEA, el presidente de los Estados Unidos debe determinar si Colombia cumple con los criterios de elegibilidad establecidos.

• Grupo de los Tres - TLC G-3

El Grupo de los Tres (G-3) fue creado en San Pedro Sula (Honduras), el 28 de febrero de 1989. En este lugar, los gobiernos de México, Colombia y Venezuela firmaron el Tratado de Libre Comercio G-3, dando origen, el 1 de enero de 1995, a una zona de libre comercio de 145 millones de habitantes.

Los principales objetivos del Tratado son los siguientes:

- Establecer reglas claras y de beneficio mutuo para el intercambio comercial
- Garantizar un acceso amplio y seguro a los tres mercados por medio de la eliminación gradual de los aranceles
- Fortalecer los lazos de amistad y cooperación entre los países miembros.

Secretaría General – Alcaldía de Valledupar

Carrera 5 No. 15 – 69 Teléfonos 5742400 - 5749369 – 5743088 – 5806920

www.valledupar-cesar.gov.co

ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL DE TRANSPORTE
VIGENCIA 2025.



ALCALDÍA DE
VALLEDUPAR
SECRETARÍA GENERAL

El tratado original ha venido evolucionando gracias al proceso de negociación desarrollado, desde 1998, por trece Grupos de Alto Nivel (GAN) encargados de definir las normas relacionadas con el comercio, la ciencia y la tecnología, la energía, las telecomunicaciones, el transporte, las finanzas, el turismo, la cultura, la educación, el medio ambiente, la pesca y la acuicultura, la cooperación con Centroamérica y el Caribe y la prevención y atención de desastres y calamidades.

- **Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Estados Unidos**

Aprobado el 12 de octubre de 2011 por el Congreso de los Estados Unidos, hecho que fue seguido por la sanción de la ley aprobatoria por parte del presidente Barak Obama el 21 de octubre de 2011. Así se dio inicio a la etapa de implementación normativa del Acuerdo en Colombia, el cual tuvo por objeto verificar que se lleven a cabo los ajustes tendientes a garantizar que el Acuerdo es compatible con nuestro ordenamiento jurídico. Este acuerdo se realizó con base en el Acuerdo de Promoción Comercial entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América, suscrito en Washington, el 22 de noviembre de 2006. Ha generado algunas controversias internas en el país debido a las condiciones que exige el gobierno de Estados Unidos. Muchas de estas condiciones tienen que ver con los problemas de narcotráfico y conflicto interno de Colombia.

25

Colombia ahora hará parte de un reducido grupo de países con acceso preferencial al mercado estadounidense. Este acceso privilegiado es una gran oportunidad para nuestro país, es el espacio comercial que necesitamos para aprovechar nuestra energía empresarial y transformarla en bienestar y riqueza para todos. Los colombianos tenemos grandes cualidades. Podemos competir con el resto del mundo exitosamente. El TLC abre oportunidades y retos y los colombianos, mediante un trabajo conjunto entre el gobierno y los ciudadanos, estamos a la altura del momento histórico y podemos hacer los ajustes y cambios que determinarán un mejor futuro para todos nosotros. La integración comercial con el mercado más grande del mundo convierte a Colombia en una plataforma de exportaciones y nos convierte en un polo atractivo para la inversión nacional y extranjera. Más inversiones y más capital son el complemento ideal para impulsar nuestro espíritu empresarial. El TLC es una gran oportunidad histórica para Colombia por tres razones. En primer lugar, estamos aprovechando la oportunidad de consolidar para el país las preferencias que nos fueron otorgadas en el ATPDEA, gracias a las cuales han evolucionado importantes renglones de exportación como las flores, los textiles, el calzado, y los cigarrillos, sólo para citar algunos casos. ATPDEA representó US\$ 4.935 millones de exportaciones en 2005, el 52.8% de lo exportado a EEUU. En segundo lugar, estamos ganando espacio en comparación con otros países que son nuestros directos competidores en el ámbito internacional. Los países que ya tienen un TLC como Chile, México y los países centroamericanos no podrán tomarnos ventaja ganando un espacio comercial importantísimo para Colombia, sin el cual nuestras exportaciones se reducirían considerablemente y los demás países serían mucho más atractivos para nuevas inversiones. En tercer lugar, estamos ganando una herramienta muy importante para ganar competitividad y para conquistar mercados antes de que países como China e India lo hagan.

Secretaría General – Alcaldía de Valledupar

Carrera 5 No. 15 – 69 Teléfonos 5742400 - 5749369 – 5743088 – 5806920

www.valledupar-cesar.gov.co

1.5.8.1 Comportamiento general de las exportaciones

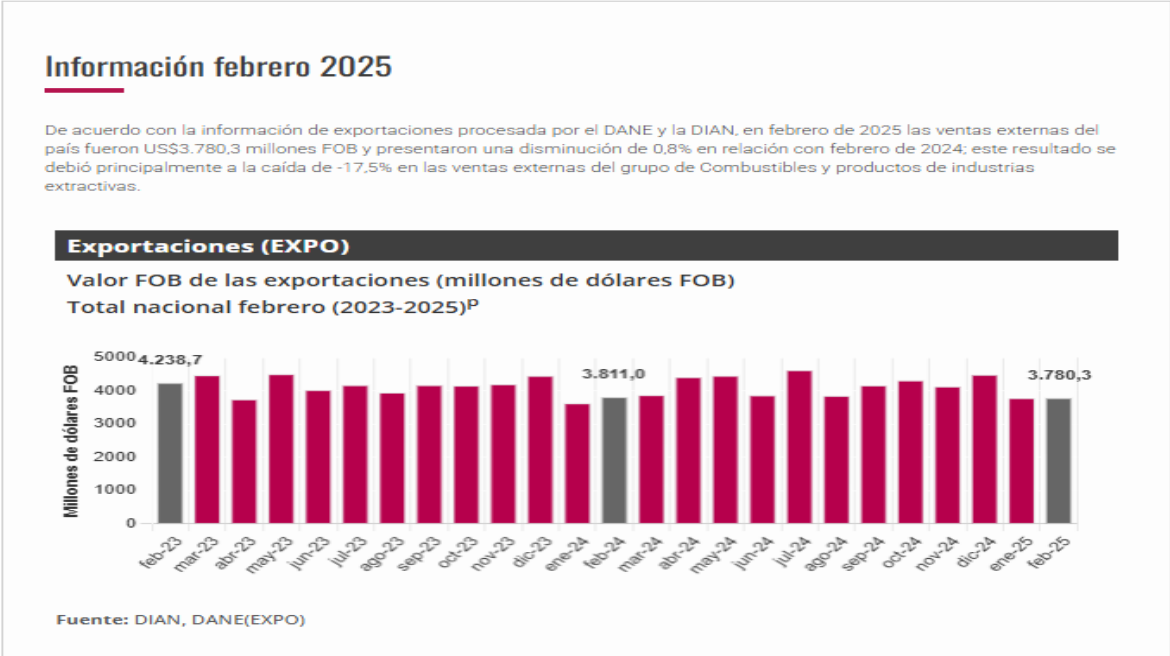


Tabla 1. Valor FOB de las exportaciones, variación, contribución y participación según grupos de productos (OMC) Febrero (2025/2024)^P

Grupos de productos (OMC)	Febrero					Enero - febrero				
	2024	2025	Variación	Contribución a	Participación	2024	2025	Variación	Contribución a	Participación
	(Millones de dólares FOB)	(Millones de dólares FOB)	(%)	la variación (pp)	2025 (%)	(Millones de dólares FOB)	(Millones de dólares FOB)	(%)	la variación (pp)	2025 (%)
Total	3.811,0	3.780,3	-0,8		100,0	7.432,1	7.557,1	1,7		100,0
Agropecuarios, alimentos y bebidas ¹	963,4	1.143,7	18,7	4,7	30,3	1.766,7	2.288,3	29,5	7,0	30,3
Combustibles y prod. de industrias extractivas ²	1.817,1	1.499,9	-17,5	-8,3	39,7	3.651,0	3.067,8	-16,0	-7,8	40,6
Manufacturas ³	796,2	815,6	2,4	0,5	21,6	1.518,2	1.550,3	2,1	0,4	20,5
Otros sectores ⁴	234,2	321,2	37,1	2,3	8,5	496,2	650,6	31,1	2,1	8,6

Fuente: DIAN – DANE (EXPO)

^P Cifras provisionales: como parte del proceso de producción estadística, el DANE realiza análisis y actualización continua de la información en cada una de las fases del proceso; como consecuencia se pueden presentar cambios en la serie histórica por actualización de la información recibida de parte de las fuentes.

¹ Incluye las secciones de la Clasificación Uniforme del Comercio Internacional (CUCI) correspondientes a: Productos alimenticios y animales vivos, Bebidas y tabacos, Materiales crudos no comestibles y Aceites grasas y ceras, excluidos los capítulos de Abonos en bruto y menas y desechos de metales.

² Incluye la sección de Combustibles y lubricantes minerales y Productos conexos de la CUCI y los capítulos correspondientes a abonos en bruto, menas y desechos de metales y metales no ferrosos.

³ Incluye las secciones de la CUCI correspondientes a Productos químicos, artículos manufacturados clasificados según material, Maquinaria y equipo de transporte y artículos manufacturados diversos, excluidos el capítulo de Metales no ferrosos y el grupo de Armas y municiones.

⁴ Incluye la sección de la CUCI correspondientes a Mercancías y operaciones no clasificadas en otro rubro y el grupo de Oro no monetario.

De acuerdo con la información de exportaciones procesada por el DANE y la DIAN, en febrero de 2025 las ventas externas del país fueron US\$3.780,3 millones FOB y presentaron una disminución de 0,8% en relación con febrero de 2024; este resultado se debió principalmente a la caída de -17,5% en las ventas externas del grupo de Combustibles y productos de industrias extractivas.

En el mes de referencia, las exportaciones de Combustibles y productos de industrias extractivas participaron con 39,7% del valor FOB total de las exportaciones; así mismo, Agropecuarios, alimentos y bebidas con 30,3%, Manufacturas con 21,6%, y Otros sectores con 8,5%. En febrero de 2025 se exportaron 11,4 millones de barriles de petróleo crudo, lo que representó una caída de 8,4% frente a febrero de 2024.

Febrero 2025

En febrero de 2025 las exportaciones de Combustibles y productos de las industrias extractivas fueron de US\$1.499,9 millones FOB y presentaron una caída de 17,5% frente a febrero de 2024, este comportamiento se explicó principalmente por la caída de las ventas de Petróleo, productos derivados del petróleo y productos conexos (-22,7%) y Hulla, coque y briquetas (-26,3%) que contribuyeron en conjunto con 23,1 puntos porcentuales negativos a la variación del grupo.

En febrero de 2025 las exportaciones del grupo de Manufacturas fueron de US\$815,6 millones FOB y presentaron un crecimiento de 2,4%, frente a febrero de 2024. Este comportamiento se explicó principalmente por el aumento en las ventas externas de Productos químicos y productos conexos (3,6%) y Maquinaria y equipo de transporte (4,5%) que contribuyeron en conjunto con 2,2 puntos porcentuales a la variación de la agrupación.

Las ventas externas de productos Agropecuarios, alimentos y bebidas fueron US\$1.143,7 millones FOB y presentaron un crecimiento de 18,7%, comparado con febrero de 2024. Este comportamiento se explicó principalmente por el aumento de las exportaciones de Café sin tostar descafeinado o no (70,1%) y Extractos esencias y concentrados de café (49,1%) que contribuyeron en conjunto con 19,4 puntos porcentuales a la variación del grupo.

En el mes de febrero de 2025 en comparación con febrero de 2024, el crecimiento de las exportaciones del grupo Otros sectores (37,1%) se explicó fundamentalmente por el aumento de las exportaciones de Oro no monetario que aportó 37,7 puntos porcentuales a la variación del grupo.

1.5.9 Aspecto técnico

El servicio público especial de transporte objeto de la contratación, debe prestarse con los vehículos cuyas especificaciones y cantidades se detallan a continuación:

Nº	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN
1	TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL DE PASAJEROS	Servicio de transporte terrestre especial de pasajeros en camionetas doble cabina 4*4 cilindraje 1.996 en adelante, modelo 2022 o superior.
		Servicio de transporte terrestre en vehículo clase campero, , cilindraje 1.333 en adelante, combustible Diésel o Gasolina, modelo 2022 o superior.
		Servicio de transporte terrestre especial de pasajeros en vehículos tipo BUS de 30 y/o 40 pasajeros en adelante, modelo 2022 o superior.
2	TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA	Servicio de transporte de carga en vehículo clase camión/camioneta tipo turbo con carrocería de estacas, capacidad mayor a 2.4 toneladas, modelo 2022 o superior

Cantidad estimada de requerimientos de vehículos

Secretaria General – Alcaldía de Valledupar
Carrera 5 No. 15 – 69 Teléfonos 5742400 - 5749369 – 5743088 – 5806920
www.valledupar-cesar.gov.co

PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL DE TRANSPORTE VIGENCIA 2025.



ALCALDÍA DE
VALLEDUPAR
SECRETARÍA GENERAL

DEPENDENCIAS	Camioneta Doble Cabina	Camión Turbo capacidad mayor a (2.4) toneladas.	Bus para 30 y/o 40 pasajeros.
OFICINA DE GESTION SOCIAL	1	1	1
SECRETARIA DE GOBIERNO	2	1	
SECRETARIA DE HACIENDA	1		
SECRETARIA DE OBRA	1		
SECRETARIA DE PLANEACION	2		
SECRETARIA DESARROLLO ECONOMICO	1		
SECRETARIA EDUCACION	2		
SECRETARIA GENERAL	3		
SECRETARIA SALUD	4		
SECRETARIA SEGURIDAD	2		
Total general	19	2	1

En la prestación del servicio que se busca contratar, se incluyen vehículos tipo camionetas doble cabina, camperos, tipo bus y camión/camioneta turbo teniendo en cuenta las necesidades planteadas por las dependencias de la Alcaldía. De acuerdo con la lustración del cuadro, el vehículo tipo camión turbo, se necesita en la Oficina de Gestión Social y en la Secretaría de Gobierno para el transporte de mobiliarios, herramientas, materiales relacionado con sus actividades misionales, incluyendo el control de espacio público; el vehículos tipo bus, se necesita en la Oficina de Gestión Social y en ocasiones en la Secretaría de Salud para trasladar el personal que apoya las brigadas con oferta institucional que dentro de sus actividades misionales desarrollar estas sectoriales.

Teniendo en cuenta el objeto a contratar, su cuantía y lo establecido en la ley 1150 de 2007, en el artículo 2°, numeral 2, el proceso de selección para la adjudicación del contrato será licitación pública, soportados tanto en la naturaleza como en la cuantía de la futura contratación.

ARTÍCULO 2. De las modalidades de selección. La escogencia del contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, Licitación Pública, concurso de méritos y contratación directa, con base en las siguientes reglas:

1. Licitación pública. La escogencia del contratista se efectuará por regla general a través de licitación pública, con las excepciones que se señalan en los numerales 2, 3 y 4 del presente artículo.

Cuando la entidad estatal así lo determine, la oferta en un proceso de licitación pública podrá ser presentada total o parcialmente de manera dinámica mediante subasta inversa, en las condiciones que fije el reglamento. (...)

Asimismo, se tendrá en cuenta lo señalado en el procedimiento previsto en los artículos 2.2.1.2.1.1.1 y 2.2.1.2.1.1.2 del Decreto 1082 de 2015.

Sobre la modalidad de selección escogida, la entidad hace la precisión que se optó por el proceso que se constituye en la regla general para la escogencia del contratista, teniendo en cuenta que si bien el proyecto priorizado y el alcance del objeto contiene elementos que pueden considerarse de características técnicas uniformes (en el caso de los complementos alimentarios), no todos los componentes contienen bienes muebles y/o tangibles y/o fungibles, sino que también hay una serie de actividades logísticas o intangibles, recurso humano, adecuaciones locativas necesarias para la ejecución del proyecto y las cuales vistas en conjunto y de acuerdo a su naturaleza no tienen o pudieran considerarse como tal de características técnicas uniformes. En todo caso, un eventual procedimiento por subasta no es excluyente o incompatible con la licitación pública, según se desprende del contenido del artículo segundo de la Ley 1150 de 2007 y del artículo 2.2.1.2.1.1.1 del Decreto 1082 de 2015.

Acuerdo Marco vigente.

El artículo 2.2.1.2.1.2.7 del decreto 310 del 2021 dispone:

"ARTÍCULO 2.2.1.2.1.2.7. Procedencia del Acuerdo Marco de Precios. Las Entidades Estatales sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, están obligadas a adquirir Bienes y Servicios de Características Técnicas Uniformes de Común Utilización a través de los Acuerdos Marco de Precios previamente justificados, diseñados, organizados y celebrados por la Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente-.

La implementación de nuevos Acuerdos Marco de Precios organizados y celebrados por la Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente- de uso obligatorio por parte de las entidades territoriales, estará precedida de un estudio de agregación de demanda que realizará aquella, el cual tenga en cuenta las particularidades propias de los mercados regionales, la necesidad de promover el desarrollo empresarial en las entidades territoriales a través de las MYPIMES y evitar en lo posible, la concentración de proveedores en ciertas ciudades del país, salvo que exista la respectiva justificación técnica, económica y/o jurídica.

Conforme con lo dispuesto en la norma citada, la entidad procedió a revisar la plataforma de la Tienda Virtual del Estado Colombiano (TVEC), para establecer si existe vigente un Acuerdo Marco a través del cual se pueda satisfacer la necesidad de la Administración Municipal en lo que tiene que ver con el servicio de transporte especial para la vigencia 2024. Una vez revisada la plataforma, se verificó que existe el Acuerdo Marco CCE-144-2023, el cual tiene vigencia hasta abril 2 del 2025 y contiene en el alcance de su objeto (transporte terrestre automotor especial de pasajeros), el servicio de transporte especial (ejecutivo).

ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL DE TRANSPORTE
VIGENCIA 2025.



ALCALDÍA DE
VALLEDUPAR
SECRETARÍA GENERAL

No obstante, la existencia y vigencia del Acuerdo Marco, la entidad para efectos de determinar la conveniencia de adherirse al mismo, teniendo en cuenta factores de costo-beneficio, como valores de los servicios ofrecidos por los proveedores del Acuerdo Marco, la las características o especificaciones del servicio (vehículos), entre otros, procedió a revisar el catálogo del Acuerdo para el segmento de transporte empresarial, encontrándose lo siguiente:

a) Una vez revisado el contenido del Acuerdo Marco y del catálogo anexo para el segmento de transporte empresarial, se encontró que los valores de los servicios establecidos por días, están muy por encima de los cotizados por la entidad con empresas locales que prestan el servicio de transporte durante el proceso de elaboración del estudio de mercado dando cumplimiento al deber de planeación y con el fin de establecer el presupuesto oficial del proceso de selección. Por los precios que muestra el catalogo anexo para el segmento empresarial, se podría deducir que para la fijación u oferta de dichos precios no se tuvo en cuenta las particularidades del mercado regional del Departamento del Cesar. Cabe resaltar que los valores establecidos en el catálogo del Acuerdo Marco no son favorables en términos de costo-beneficio para satisfacer la necesidad por parte de la entidad puesto que desbordaría y por mucha diferencia, el valor del proyecto formulado y priorizado y de contera afecta considerablemente la capacidad de disponibilidad presupuestal para asumir los valores de servicios que contiene el Acuerdo Marco.

30

<https://www.colombiacompra.gov.co/tienda-virtual-del-estado-colombiano/transporte/acuerdo-marco-transporte-terrestre-especial-de>

NOTA: No se reporta muestra de los vehículos de carga porque el Acuerdo Marco no los contiene, tal y como ya se anotó en la justificación.

b) Revisado el Acuerdo Marco de precios, se pudo establecer que el mismo en sus catálogos no contiene vehículo tipo camión o camioneta con carrocería de estacas, el cual se requiere por la entidad dentro de la necesidad planteada.

Teniendo en cuenta lo antes expuesto, se considera necesario, para poder cumplir con los fines de la contratación y satisfacer la necesidad planteada por la entidad conforme a su capacidad presupuestal de acuerdo al proyecto de inversión priorizado, según el análisis de costo-beneficio realizado, adelantar el proceso de contratación por la modalidad de Licitación Pública, el cual permite establecer y evaluar factores de calidad, los cuales imperiosamente deben ser verificados por el municipio, por la importancia, complejidad y especialidad de la población objetivo del servicio que se busca contratar.

2. ANALISIS DE LA DEMANDA

2.1 Adquisiciones Previas del Municipio

La entidad con el fin de tener una mayor claridad en cuanto al enfoque del presente contrato realiza una revisión en el Sistema Electrónico de Contratación Pública, procesos de contratación similares. Esto con el fin de identificar la forma, plazos, cuantía de los anteriores procesos, con el fin de tener una mayor claridad a la hora de ejecutar dichos procesos.

Secretaria General – Alcaldía de Valledupar

Carrera 5 No. 15 – 69 Teléfonos 5742400 - 5749369 – 5743088 – 5806920

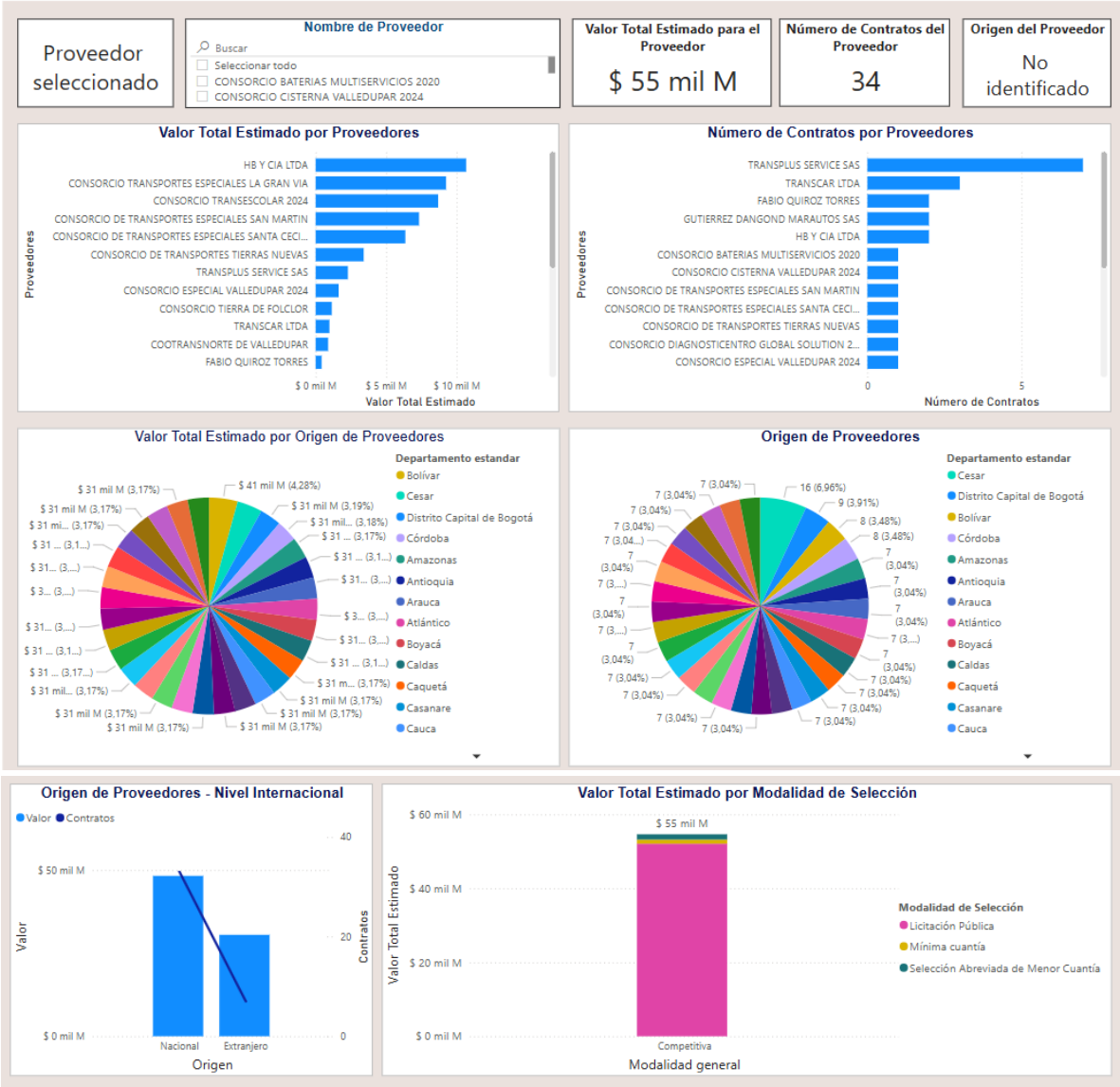
www.valledupar-cesar.gov.co

PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL DE TRANSPORTE VIGENCIA 2025.



ANÁLISIS DE LA DEMANDA SEGÚN EL MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO (MAE).





Valor Total Estimado por Proveedores

Número de Contratos por Proveedores

Valor Total Estimado por Origen de Proveedores

Origen de Proveedores

Origen de Proveedores - Nivel Internacional

Valor Total Estimado por Modalidad de Selección

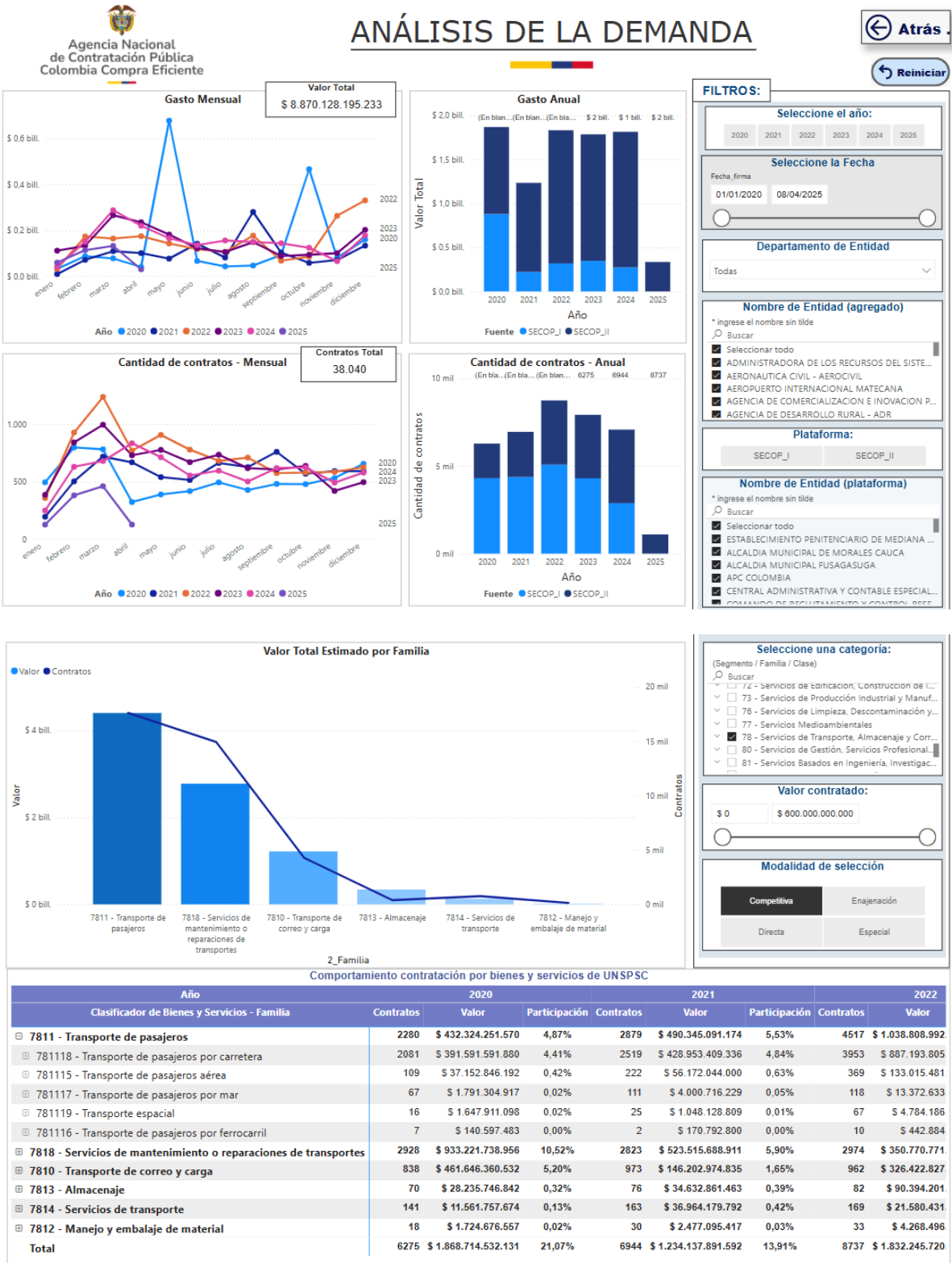
2.2 Histórico de compras o adquisiciones de otras Entidades del Estado.

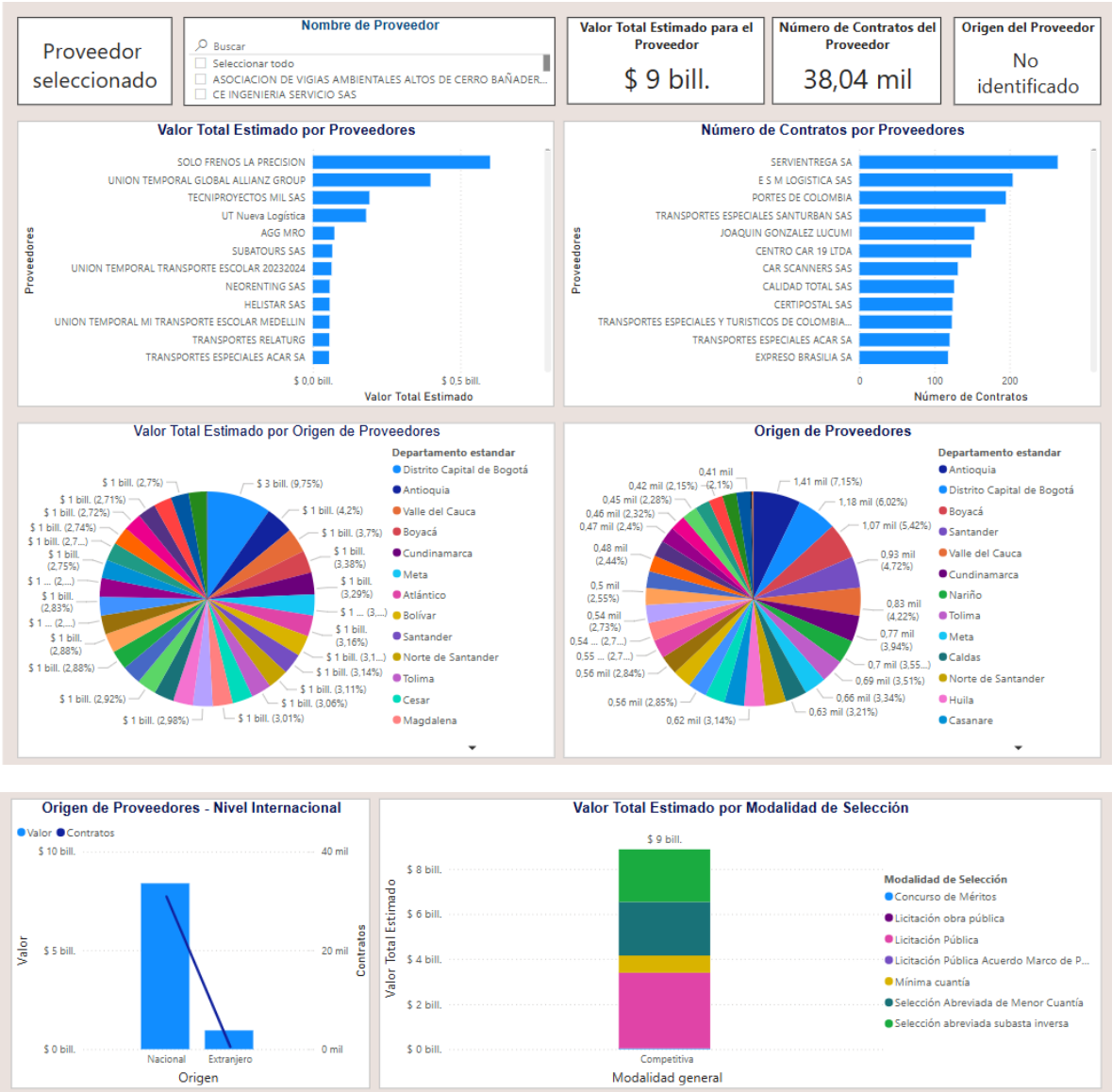
Teniendo en cuenta la recomendación dada por Colombia Compra Eficiente en el sentido de identificar y analizar cómo han sido otros procesos de contratación realizados por otras Entidades Estatales, el municipio hace una revisión en la página del SECOP y encuentra los siguientes procesos:

ANÁLISIS DE LA DEMANDA SEGÚN EL MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO (MAE).

ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL DE TRANSPORTE VIGENCIA 2025.





PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL DE TRANSPORTE VIGENCIA 2025.



900108582	FREGO Y CIA S.A.S
900155645	PARRA ARTEAGA SAS
900186072	TRANSACTIVOS SAS
900273933	INVERCENTRO COLOMBAI SAS
900304875	TRANSPERSONAL DEL CARIBE SAS
900308171	ASHER SAS
900312903	AUTOMOTORES LA PATRIA LTDA
900358313	TRANSPORTES ESPECIALES GOLDEN SAS
900364615	ORGANIZACION SUMA SAS - EN REORGANIZACION

- DEPARTAMENTO: COLOMBIA
- CIUDAD: COLOMBIA
- MACROSECTOR: SERVICIOS
- SECTOR: SERVICIOS DE TRANSPORTE (Transporte de Pasajeros por Carretera).

INFORMACIÓN FINANCIERA DE ALGUNAS COMPAÑÍAS DEL SECTOR

#	RAZON SOCIAL	ACTIVO CORRIENTE	PASIVO CORRIENTE	ACTIVO TOTAL	PASIVO TOTAL	PATRIMONIO	UTILIDAD OPERACIONAL	GASTOS DE INTERES
1	PALMIRA SA	2.859.560	3.688.335	21.623.946	3.688.335	14.578.448	3.868.846	1.730.322
2	TRANSPORTES ESPECIALES TOURS DEL VALLE LIMITADA EN REORGANIZACION	1.087.778	582.831	1.686.551	582.831	743.453	187.484	0
3	TRANSPORTES ALTO NIVEL SAS	2.376.380	3.885.541	10.323.159	3.885.541	9.647.893	- 1.556.630	360.829
4	TRANSPORTES TRANSBORDAR S.A.S..	1.799.910		2.260.125		1.392.561	97.920	
5	ANDIAMBULANCIAS LTDA	220.050	264.528	353.543	264.528	341.128	- 11.256	3.293
6	INVERSIONES BARREALS EN C S	11.003.709	1.413.319	31.453.664	1.413.319	2.270.051	1.308.463	41.993
7	DOLPHIN EXPRESS SA	4.150.774	992.626	13.569.635	992.626	6.179.297	984.763	
8	SUTAXI SAS	1.648.762	113.317	7.414.362	113.317	6.886.750	- 143.673	
9	INTERCARIBE S.A.	3.148.313	554.733	26.764.950	554.733	17.328.025	87.760	
10	TRANSPORTES ACEVEDO LTDA	1.116.419	133.404	6.058.846	133.404	245.669	- 225.211	
11	INVERSIONES BELEN SAS	678.417	18.344	2.241.662	18.344	1.008.987	48.023	
12	RTA PUNTO TAXI SAS	50.710.134	49.501.797	118.256.550	49.501.797	104.677.237	885.505	611.719
13	SOCIEDAD ALIANZA DE TRANSPORTES SAS	1.382.913	998.141	2.764.223	998.141	1.623.124	- 10.877	135.363
14	PARRA ARTEAGA SAS	916.237	1.527.225	9.092.936	1.527.225	7.477.817	340.744	168.105
15	TRANSACTIVOS SAS	347.735	18.783	1.228.549	18.783	978.782	- 16.651	2.642
16	REPRESENTACIONES TURISTICAS RENTATUREX S.A.	920.948	812.746	6.542.252	812.746	6.314.343	86.891	93.501
17	INVERCENTRO COLOMBIA S.A.S.	2.004.300	3.287.347	6.297.932	3.287.347	4.890.254	- 20.156	
18	TRANSPERSONAL DEL CARIBE SAS	982.037	815.861	1.087.131	815.861	2.588.141	144.006	117.928
19	ASHER SAS	1.143.396	42.719	2.907.710	42.719	707.886	- 54.048	5.206
20	AUTOMOTORES LA PATRIA LTDA	12.399	2.500	402.119	2.500	231.122	2.987	
21	TRANSPORTES ESPECIALES GOLDEN SAS	2.115.718	484.016	3.943.083	484.016	1.570.544	550.278	234.963
22	LAAN SAS	2.124		17.462.114		14.898.718	-	0
23	INVERSIONES KRAMEDDINE CHAUCHAR S.A.S	1.065.800	711.008	5.519.815	711.008	964.196	189.356	123.312
24	TICKET TRANSPORTE ZONAL INTEGRADOS S A S	28.009	299.900	6.667.730	299.900	2.798.360	- 245.939	
25	TRANSPORTES CSC SAS EN REEORGANIZACION	6.911.710	1.234.168	10.639.183	1.234.168	3.915.179	1.114.451	
26	COMPAÑIA DE INVERSIONES COLOMBIA SAS	6.283.849	274.044	32.064.053	274.044	3.150.980	542.446	10.757
27	JAVIER MAURICIO NIÑO CARRILLO SAS	10.636	7.220	10.918.252	7.220	6.483.525	360.807	0

28	CENTRO DE INVERSIONES DEL TOLIMA SAS	96.719	1.427.531	12.855.571	1.427.531	9.552.444	377.666	229.759
29	GIUGIO CAPITAL S.A.S	355.792		644.852		243.375	25.366	6.925
30	INVERSIONES CHEJAR SAS	-	633.829	13.194.201	633.829	1.453.770	29.395	0
31	TRANSPORTES ESPECIALES FRANCO	223.291	260.867	643.904	260.867	375.940	16.867	
32	INVERSIONES PARRA Y L SAS	41.590	183.902	1.446.017	183.902	1.425.031	48.396	27.983
33	GREEN BUS SAS	8.521.149	15.075.413	156.041.949	15.075.413	155.786.024	256.434	
34	EXPRESO GAVIOTA AZUL SAS BIC	463.609	192.503	1.982.924	192.503	1.205.545	470.727	52.421

INDICADORES FINANCIEROS DE ALGUNAS COMPAÑÍAS DEL SECTOR

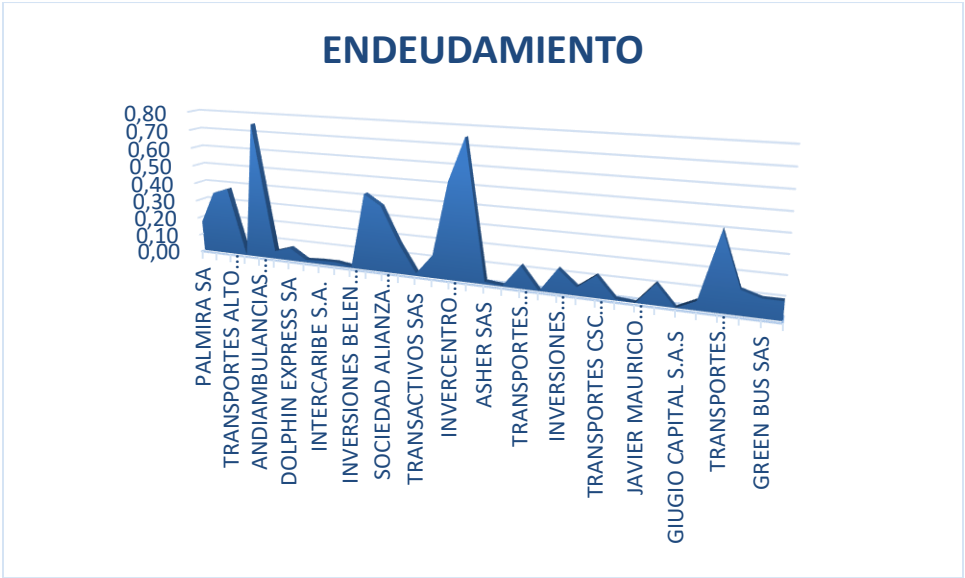
#	RAZON SOCIAL	INDICE DE LIQUIDEZ	INDICE ENDEUDAM	R.C.I	R. PATRIM.	R. ACTIVO
		ACTIVO C./PASIVO C.	PASIVO T. / ACTIVO T	UTILIDAD OP. / GASTOS INT.	UTILIDAD OP. / PATRIM.	UTILIDAD OP. / ACTIVO TL
1	PALMIRA SA	0,78	0,17	2	0,27	0,18
2	TRANSPORTES ESPECIALES TOURS DEL VALLE LIMITADA EN REORGANIZACION	1,87	0,35	0	0,25	0,11
3	TRANSPORTES ALTO NIVEL SAS	0,61	0,38	-4	-0,16	-0,15
4	TRANSPORTES TRANSBORDAR S.A.S..	0,00	0,00	0	0,07	0,04
5	ANDIAMBULANCIAS LTDA	0,83	0,75	-3	-0,03	-0,03
6	INVERSIONES BARREALS EN C S	7,79	0,04	31	0,58	0,04
7	DOLPHIN EXPRESS SA	4,18	0,07	0	0,16	0,07
8	SUTAXI SAS	14,55	0,02	0	-0,02	-0,02
9	INTERCARIBE S.A.	5,68	0,02	0	0,01	0,00
10	TRANSPORTES ACEVEDO LTDA	8,37	0,02	0	-0,92	-0,04
11	INVERSIONES BELEN SAS	36,98	0,01	0	0,05	0,02
12	RTA PUNTO TAXI SAS	1,02	0,42	1	0,01	0,01
13	SOCIEDAD ALIANZA DE TRANSPORTES SAS	1,39	0,36	0	-0,01	0,00
14	PARRA ARTEAGA SAS	0,60	0,17	2	0,05	0,04
15	TRANSACTIVOS SAS	18,51	0,02	-6	-0,02	-0,01
16	REPRESENTACIONES TURISTICAS RENTATUREX S.A.	1,13	0,12	1	0,01	0,01
17	INVERCENTRO COLOMBIA S.A.S.	0,61	0,52	0	0,00	0,00
18	TRANSPERSONAL DEL CARIBE SAS	1,20	0,75	1	0,06	0,13
19	ASHER SAS	26,77	0,01	-10	-0,08	-0,02
20	AUTOMOTORES LA PATRIA LTDA	4,96	0,01	0	0,01	0,01
21	TRANSPORTES ESPECIALES GOLDEN SAS	4,37	0,12	2	0,35	0,14
22	LAAN SAS	0,00	0,00	0	0,00	0,00

23	INVERSIONES KRAMEDDINE CHAUCAR S.A.S	1,50	0,13	2	0,20	0,03
24	TICKET TRANSPORTE ZONAL INTEGRADOS S A S	0,09	0,04	0	-0,09	-0,04
25	TRANSPORTES CSC SAS EN REEORGANIZACION	5,60	0,12	0	0,28	0,10
26	COMPAÑIA DE INVERSIONES COLOMBIA SAS	22,93	0,01	50	0,17	0,02
27	JAVIER MAURICIO NIÑO CARRILLO SAS	1,47	0,00	0	0,06	0,03
28	CENTRO DE INVERSIONES DEL TOLIMA SAS	0,07	0,11	2	0,04	0,03
29	GIUGIO CAPITAL S.A.S	0,00	0,00	4	0,10	0,04
30	INVERSIONES CHEJAR SAS	0,00	0,05	0	0,02	0,00
31	TRANSPORTES ESPECIALES FRANCO	0,86	0,41	0	0,04	0,03
32	INVERSIONES PARRA Y L SAS	0,23	0,13	2	0,03	0,03
33	GREEN BUS SAS	0,57	0,10	0	0,00	0,00
34	EXPRESO GAVIOTA AZUL SAS BIC	2,41	0,10	9	0,39	0,24
TOTAL		177,91	5,51	84,84	1,88	1,05
PROMEDIO		5,23	0,16	2,50	0,06	0,03

El resultado del Estudio del Sector de cada una de las empresas analizadas se tuvo en cuenta para plasmar la fijación de dichos indicadores en la que la métrica estadística utilizada en el proceso fue Promedio o Media Aritmética.

A. Nivel de Endeudamiento:

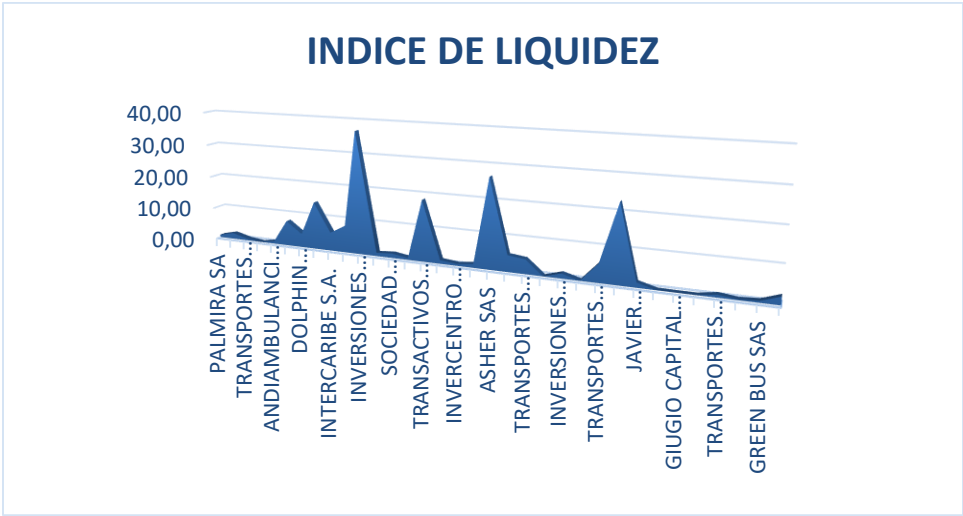
Estas razones indican el monto del dinero de terceros que se utilizan para generar utilidades, estas son de gran importancia ya que estas deudas comprometen a la empresa en el transcurso del tiempo. Si el índice es mayor, la empresa se desarrolla mayormente con capital ajeno, queriendo decir que existe mayor grado de dependencia financiera con acreedores externos.



Pasivo Total / Activo Total, el cual determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación (pasivos y patrimonio) del proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos. Como se observa en las gráficas el índice de endeudamiento que reportó el sector durante este periodo fue de 16%. Se recomienda para el presente proceso de selección un Endeudamiento Menor o Igual al 45%, permitiendo así una mayor pluralidad de oferentes.

B. Índice de Liquidez:

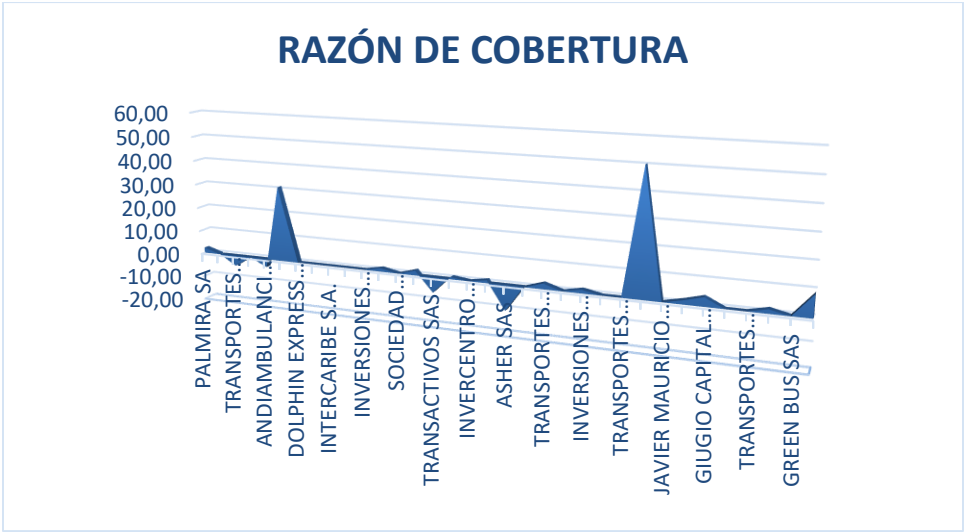
La liquidez de una organización es juzgada por la capacidad para saldar las obligaciones a corto plazo que se han adquirido a medida que éstas se vencen. Se refieren no solamente a las finanzas totales de la empresa, sino a su habilidad para convertir en efectivo determinados activos y pasivos corrientes. Es de entender que entre mayor sea el resultado, mayor solvencia y capacidad de pago que tiene la empresa estos significa el respaldo de las obligaciones a corto plazo con que la empresa cuenta.



Como se observa en las gráficas el índice de liquidez que reportó el sector durante este periodo fue de 5,23 veces, se recomienda para este proceso un indicador de liquidez mayor o igual a 5 veces.

C. Razon de cobertura de intereses

Mide la capacidad que tiene la empresa para cubrir el costo financiero de sus pasivos (intereses) y el abono del capital de sus deudas. Es decir, establece una relación entre las utilidades operacionales de la empresa y sus gastos financieros.

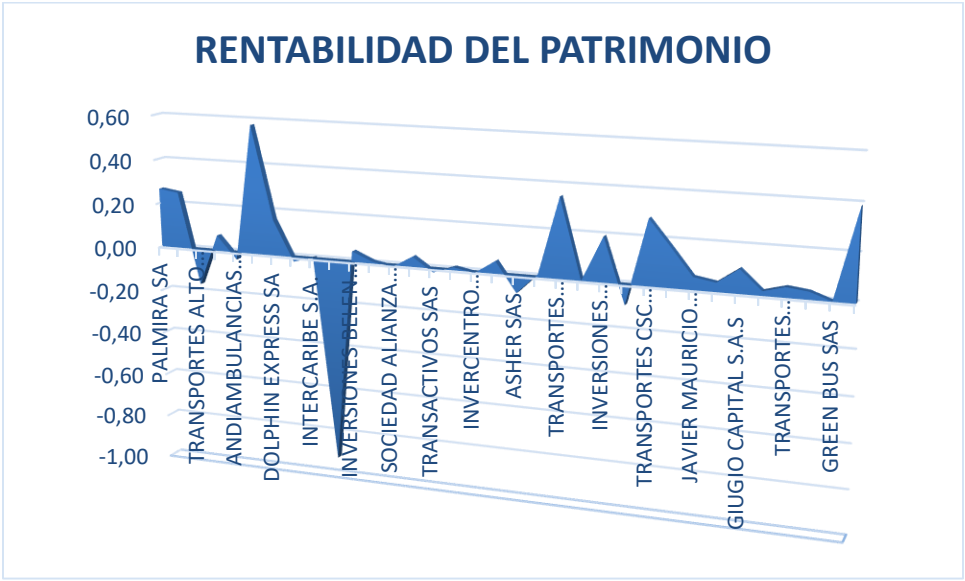


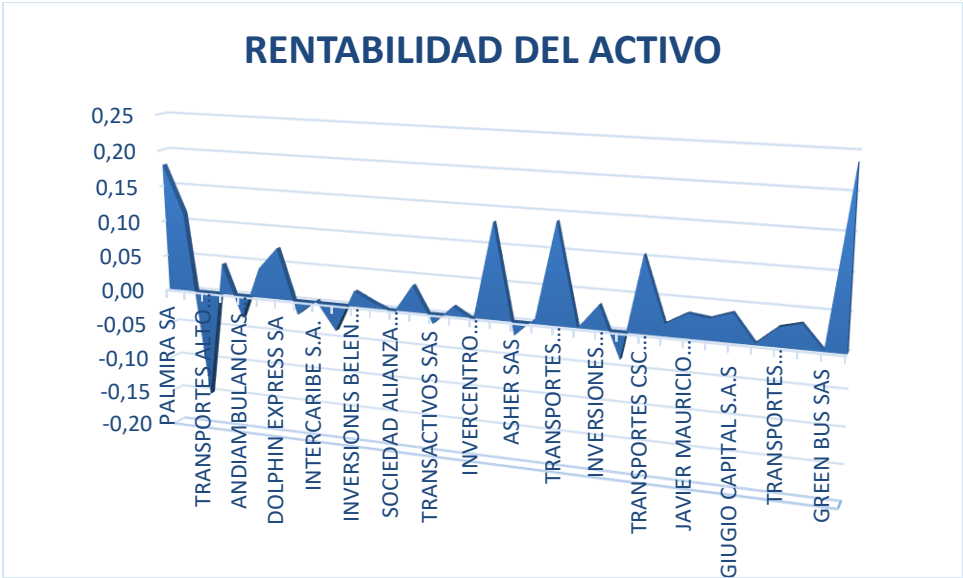
Estos porcentajes nos indican cuantas veces la empresa puede pagar los intereses generados en un periodo determinado, es decir, que entre mayor sea, indica que la empresa posee gran cobertura para pagar sus intereses a un corto tiempo. Cabe señalar, que estos indicadores pueden ser indeterminados, debido a que muchas veces las empresas no presentan obligaciones financieras, es decir, no tienen gastos de intereses durante un periodo determinado. Por tal motivo se recomienda en este estudio que sea igual o superior a 2,5 veces.

40

D. Indicadores de rentabilidad

Los indicadores de rendimiento, denominados también de rentabilidad o lucrativita, son importante porque sirven para medir la efectividad de la administración de la empresa para controlar los costos y gastos, convirtiendo así las ventas en utilidades. Desde el punto de vista del inversionista, lo más importante de utilizar estos indicadores es analizar la manera como se produce el retorno de los valores invertidos en la empresa (rentabilidad del patrimonio y rentabilidad del activo total). Para medir la rentabilidad se tomaron los datos obtenidos del balance de la superintendencia de sociedades (SIREM).





Como podemos observar los indicadores de rentabilidad para este sector con respecto a la rentabilidad del activo se encuentra en 3%, por lo que se sugiere en este estudio que el indicador sea igual o mayor ($\geq$) a 3%, ahora en cuanto a la rentabilidad del patrimonio se encuentra en 6%, por lo que se recomienda que sea mayor o igual ($\geq$) a 6%.

3.3 Resumen de requisitos habilitantes financieros solicitados en el presente proceso de selección.

INDICADORES FINANCIEROS EXIGIDOS PARA EL PRESENTE PROCESO				
INDICE DE LIQUIDEZ	INDICE DE ENDEUDAMIENTO	RAZON DE COBERTURA DE INTERES	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
AC/PC	PT/AT	UO/GI	UO/P	UO/AT
I.L $\geq$ 5 veces	I.E $\leq$ 45%	R.C.I $\geq$ 2,5 veces INDETERMINADO	R.P $\geq$ 6%	R.A $\geq$ 3%

4. CONCLUSIÓN

De acuerdo con la información extraída de los análisis del sector que se acompañan, se concluye que:

Índice de Liquidez: La liquidez de una organización es juzgada por la capacidad para saldar las obligaciones a corto plazo que se han adquirido a medida que éstas se vencen. Es de entender que entre mayor sea el resultado, mayor solvencia y capacidad de pago tiene la empresa, estos significan el respaldo de las obligaciones a corto plazo con que cuenta la empresa. El índice de liquidez que reportó el sector es de 5,23 veces, se recomienda una liquidez mayor o igual a 5 veces, indicador que se tendrá en cuenta para el presente proceso de contratación.

PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL DE TRANSPORTE VIGENCIA 2025.



Nivel de Endeudamiento: Pasivo Total / Activo Total, el cual determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación (pasivos y patrimonio) del proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos. El Índice de Endeudamiento para el presente proceso será Menor o Igual al **45%**, permitiendo así una mayor pluralidad de oferentes.

Razon de cobertura de intereses: Mide la capacidad que tiene la empresa para cubrir el costo financiero de sus pasivos (intereses) y el abono del capital de sus deudas. Es decir, establece una relación entre las utilidades operacionales de la empresa y sus gastos financieros. Cabe señalar, que estos indicadores pueden ser indeterminados, debido a que muchas veces las empresas no presentan obligaciones financieras, es decir, no tienen gastos de intereses durante un periodo determinado. Por tal motivo se recomienda en este estudio, que la razón de cobertura de intereses sea mayor o igual a **2,5** veces.

Indicadores de rentabilidad: Los indicadores de rendimiento, denominados también de rentabilidad o lucrativita, son importante porque sirven para medir la efectividad de la administración de la empresa para controlar los costos y gastos, convirtiendo así las ventas en utilidades. Como podemos observar los indicadores de rentabilidad para este sector con respecto a la rentabilidad del activo se encuentra en 3%, por lo que se sugiere en este estudio que el indicador sea mayor o igual a **3%**, ahora en cuanto a la rentabilidad del patrimonio se encuentra en 6%, por lo que se recomienda que sea mayor o igual a **6%**.

Se recomienda ajustar el indicador financiero (endeudamiento), con el fin de tener una mayor pluralidad de oferentes. Ajustar este indicador financiero no representa un riesgo para la ejecución del contrato, siendo suficiente, para garantizar la realización de los servicios y la entrega de bienes que requiere la entidad, no desvirtúa la solidez de una empresa, y se amolda a la dinámica del mercado.

5. GLOSARIO.

Definiciones:

Las expresiones utilizadas en el presente documento deben ser entendidas con el significado que a continuación se indica. Los términos definidos son utilizados en singular y en plural de acuerdo como lo requiera el contexto en el cual son utilizados.

Definiciones:	
Colombia Compra Eficiente	Es la Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente- creada por el Decreto Ley 4170 de 2011.
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE- es la entidad responsable de la planeación, levantamiento, procesamiento, análisis y difusión de las estadísticas oficiales de Colombia.
SIREM	Es el Sistema de Información y Reporte Empresarial, elaborado y administrado por la Superintendencia de Sociedades.

PIB	El producto interno bruto o producto interior bruto (PIB), también conocido como producto bruto interno (PBI) en algunos países de Hispanoamérica, es una magnitud macroeconómica que expresa el valor monetario de la producción de bienes y servicios de demanda final de un país o región durante un período determinado, normalmente de un año o trimestrales.
DEMANDA	La demanda puede ser definida como la cantidad de bienes y servicios que son adquiridos por consumidores a diferentes precios en una unidad de tiempo específica (un día, un mes, un año, etc.) ya que, sin un parámetro temporal no podemos decir si de una cantidad de demanda crece o decrece. El significado de la demanda abarca una amplia gama de bienes y servicios que pueden ser adquiridos a precios de mercados, bien sea por un consumidor específico o por el conjunto total de consumidores en un determinado lugar, a fin de satisfacer sus necesidades y deseos.
OFERTA	En economía, se define la oferta como aquella propiedad dispuesta a ser intercambiada libremente a cambio de un precio.
SMMMLV	El salario mínimo mensual legal vigente es el monto mínimo de remuneración al que tienen derecho los trabajadores colombianos, con el cual deben suplir sus necesidades básicas y las de su familia; para cada año el gobierno nacional define cual es el valor correspondiente a esta remuneración.
TRM	La TRM o tasa representativa del mercado es un indicador que representa el valor promedio diario de la tasa de cambio entre dólar norteamericano y peso colombiano. En otras palabras, la TRM es la cantidad de pesos colombianos por un dólar de EE. UU. (SFC, 2021).
UNSPSC	son las iniciales de UNITED NATIONS STANDARD PRODUCTS AND SERVICES CODE. Es un sistema de cifrado que clasifica productos y servicios para fines comerciales a escala mundial. La gestión y desarrollo de UNSPSC está coordinado por GS1 US y respaldado por la ONU desde 2003.

Fuentes:

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/transporte/encuesta-de-transporte-urbano-etup>

<http://banrep.gov.co/es/glosario/tasa-cambio-trm>

<https://suameca.banrep.gov.co/estadisticas-economicas/#/informacionSerie/1/Tasa%20de%20cambio%20del%20peso%20colombiano/Tasa%20de%20cambio%20Representativa%20del%20Mercado%20%28TCRM%29>

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica>

<https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/feb2025/bol-IPC-feb2025.pdf>

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica>

<https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-IVtrim2024.pdf>

<https://www.colombiacompra.gov.co/secop-ii>

<https://www.colombiacompra.gov.co/content/analisis-de-datos-de-compra-publica>

<https://www.supersociedades.gov.co/>

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo><https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIH-feb2025.pdf><https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-IVtrim2024.pdf><https://www.dolar-colombia.com/><https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/exportaciones><https://www.dane.gov.co/files/operaciones/EXPORTACIONES/bol-EXPORTACIONES-feb2025.pdf><https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ICTC/bol-ICTC-feb2025.pdf><https://www.colombiacompra.gov.co/analisis-de-datos-de-compra-publica/visualizaciones-compra-publica/herramienta-de-visualizacion-para-el-analisis-de-la-demanda-y-de-la-oferta>



JHON CARLOS FLOREZ CASTRO
Economista contratista S.G.