INSTITUTO DE DEPORTE RECREACIÓN Y ACTIVIDAD FÍSICA INDER VALLEDUPAR

ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR
LICITACIÓN PÚBLICA
LP-001-2026

OBJETO:

"APOYO PARA EL TRASLADO DE DEPORTISTAS Y FUNCIONARIOS A TORNEOS, EVENTOS DEPORTIVOS, RECREATIVOS Y DE ACTIVIDAD FISICA PROMOVIDOS POR INDER VALLEDUPAR".

VALLEDUPAR, CESAR
FEBRERO DE 2026

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 2023
1.5.1.2 Variaciones trimestrales, anuales y cuatrienales del SITM
1.5.1.3 Variaciones trimestrales, anuales y cuatrienales 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 – marzo de 2024
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
1.5.3.4 Población ocupada según rama de actividad
1.5.3.5 Población ocupada según posición ocupacional
1.5.3.6 Ranking de ciudades según tasa de desocupación
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 abril 2024
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
1.5.8.2 Exportaciones según grupos de productos de la clasificación uniforme de comercio internacional
1.6 Aspecto técnico
1.7 Aspecto Regulatorio

2. ANÁLISIS DE LA DEMANDA
2.1 Adquisiciones previas del Instituto
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. 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.

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.

Transporte escolar: El transporte escolar o transporte de estudiantes lleva a cabo viajes de niños y adolescentes desde los lugares de residencia hasta los colegios y vice versa. Pese a que muchos de estos viajes se llevan a cabo en medios de transporte privado, es también muy frecuente que se lleven a cabo de forma colectiva en buses y caravanas especiales para este propósito.

En Estados Unidos y otros países es habitual que se dediquen autobuses para llevar a los escolares de su lugar de residencia a la escuela. La normativa de Estados Unidos obliga a que un cuidador adulto, aparte del conductor, vaya en el autobús y que los autobuses no tengan más de 16 años.

En otros países como Alemania o Finlandia, los alumnos van solos en los vehículos del transporte público de la ciudad. Normalmente, los estudiantes reciben una tarjeta que les permite hacer uso de estos servicios por todo el semestre de forma ilimitada, a un costo muy bajo (subsidiado).

En el caso de un país Sudamericano, Chile posee una tarifa diferida para estudiantes a la que se puede optar presentando un Pase escolar al momento de cancelar el pasaje. Este a su vez permite optar a diferentes tarifas, siendo Educación primaria pasaje sin costo y Educación secundaria además

de Educación superior un porcentaje del pasaje adulto (50 % en regiones y 33 % en Santiago). En Davis, Estados Unidos, más del 40 % de los niños y niñas van al colegio en bicicleta.

1.2 Objeto a contratar:

APOYO PARA EL TRASLADO DE DEPORTISTAS Y FUNCIONARIOS A TORNEOS, EVENTOS DEPORTIVOS, RECREATIVOS Y DE ACTIVIDAD FISICA PROMOVIDOS POR INDER VALLEDUPAR.

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. (...)".

La contratación administrativa tiene como finalidad el cumplimiento de los fines Estatales, contemplados en el Artículo 3 de la Ley 80 de 1993, modificado por la ley 1150 de 2007, según la cual "Los servidores públicos tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines".

La constitución política de Colombia en su artículo 52 establece: *"Se reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre."*, constituyendo el ejercicio del deporte, sus manifestaciones recreativas, competitivas y autóctonas una herramienta social que tiene como función la formación integral de las personas y desarrollar una mejor salud en el ser humano, beneficiando el turismo deportivo, el desarrollo económico, la seguridad, el crecimiento económico del sector comercial y la generación de empleo formal e informal, entre otros aspectos a favorecer.

El deporte, recreación y las actividades físicas en el municipio de Valledupar desde el contexto formativo, social y de entretenimiento, es una herramienta que permite desarrollar estilos y hábitos de vida saludable, potencializando al ser humano, modificando y fortaleciendo comportamientos en un enfoque de calidad de vida.

Hablar de los problemas que en este aspecto tiene nuestro municipio es confrontar múltiples realidades de una ciudad en pleno crecimiento lo que obliga a una transformación permanente por sus propias dinámicas poblacionales y territoriales, con horizontes de expectativas ciudadanas por cumplir, construidas a partir de la diversidad cultural de su población y de estándares de calidad de vida deseados.

El Instituto de deportes, recreación y actividad física "INDER" Valledupar, es un instituto de orden público, encargado de promover, fomentar y estimular el deporte, la recreación, las actividades extraescolares y el aprovechamiento del tiempo libre, para mejorar la calidad de vida y contribuir con la formación integral de los valduparenses. Con la participación directa de la ciudadanía y la coordinación interinstitucional, difundir modelos de vida saludables y promover el bienestar social de todos los habitantes, especialmente de los sectores sociales más vulnerables.

Tiene como prioridad esencial, establecer las políticas, métodos y procedimientos adecuados para obtener óptimos resultados en el desarrollo de las actividades propias del área deportiva dentro del municipio de Valledupar, adelantando los trámites administrativos, jurídicos y otros necesarios, cuya realización y materialización es imprescindible para poder materializar los fines esenciales previstos en la Constitución y la leyes y propios del Instituto, diseñando estudios e investigaciones que permiten identificar las necesidades en materia deportiva y su manera de resolverlos desde el punto de vista de la función pública.

Como organismo público, enmarcado dentro del Sistema Nacional del deporte como ente descentralizado de carácter Municipal, en el cumplimiento de sus fines institucionales de permitir el acceso de la comunidad al deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre, crear hábitos y estilos de vida saludables, la educación extraescolar y la educación física, requiere materializar cometidos estatales en materia deportiva para el municipio de Valledupar y su nombre y representación en otras ciudades del País, esas actividades generan diversas actuaciones y operaciones administrativas, a falta del traslado por carretera de deportistas, dirigentes deportivos, entrenadores y demás funcionarios relacionados con el deporte, la recreación y los hábitos y estilos de vida saludables, que propenden por el fortalecimiento, desarrollo y ejecución de políticas contenidas en los planes de desarrollo en materia deportiva y su interacción con la comunidad.

Para atender las necesidades expuestas, se requiere de los medios de transporte adecuados para la movilización del personal que participan tanto en el desarrollo de las actividades meramente administrativas, así como en la ejecución de los programas y actividades en las diferentes ciudades en pro de la intervención social del Instituto en los diferentes sectores del País, y claro está, también es indispensable en el cumplimiento de las obligaciones a cargo de la Entidad, asegurar los medios de trasporte para los deportistas y delegaciones en general, y demás que representen al Municipio de Valledupar en las diferentes justas deportivas en diferentes partes del país.

En este orden de ideas, se hace necesaria la contratación de una empresa que preste servicios de transporte y tenga la idoneidad y experiencia requerida para ejecutar el presente proyecto, además, la empresa debe tener la capacidad técnica y operativa, conforme a las cualidades y cantidades especificadas en el presupuesto atendiendo las normas que rigen este tipo de servicios.

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
78101800	Transporte de carga por Carretera

1.5 Aspectos Económicos

1.5.1 Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) IV Trimestre de 2025

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 2025P

Variable	Variaciones (%) trimestrales IV trim 2025 / III trim 2025	Variaciones (%) anuales IV trim 2025 / IV trim 2024
Promedio mensual de vehículos afiliados	**0,1**	**-0,7**
Promedio mensual de vehículos afiliados (SITM*)	0,3	0,2
Promedio mensual de vehículos afiliados (Sistema tradicional)	-0,1	-1,5
Promedio mensual de vehículos en servicio	**-0,7**	**-2,0**
Promedio mensual de vehículos en servicio (SITM)	-0,4	-0,8
Promedio mensual de vehículos en servicio (Sistema tradicional)	-1,0	-3,0
Total Pasajeros Transportados	**-2,9**	**-4,4**
Pasajeros Transportados (SITM)	-3,4	-3,8
Pasajeros Transportados (Sistema tradicional)	-1,8	-5,7

Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional.
*Sistema Integrado de Transporte Masivo.

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 2024P

Variable	Variaciones (%) trimestrales IV trim 2024 / III trim 2024	Variaciones (%) anuales 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.
P Cifra provisional.
*Sistema Integrado de Transporte Masivo.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de digitos trabajados.

1.5.1.2 Variaciones trimestrales, anuales y cuatrienales del SITM

Para los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, en el cuarto trimestre de 2025, se presentó una variación trimestral de -0,4% en los vehículos en servicio y de -3,4% en los pasajeros transportados, en comparación con el tercer trimestre de 2025.

En cuanto a las comparaciones anuales, para el cuarto trimestre de 2025, se presentó una variación de -0,8% en los vehículos en servicio y, por su parte, los pasajeros transportados registraron una variación de -3,8%, en relación con el cuarto trimestre de 2024.

Tabla 1. Variaciones trimestrales y anuales de vehículos en servicio y pasajeros transportados Sistemas Integrados de Transporte Masivo IV Trimestre de 2025[P]

Movimiento de Sistemas Integrados de Transporte Masivo	Variaciones trimestrales IV trim 2025 / III trim 2025		Variaciones anuales IV trim 2025 / IV trim 2024	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total SITM, Metro y Cable	**-0,4**	**-3,4**	**-0,8**	**-3,8**
Transmetro (Barranquilla)	-1,8	-7,0	11,1	-10,6
SITM* (Bogotá)	-0,5	-3,2	-0,9	-3,3
Metrolínea (Bucaramanga)	/	/	-36,8	-99,8
MIO (Cali)	-2,9	-1,5	-5,8	-4,8
Transcaribe (Cartagena)	-15,0	-10,0	-20,2	-16,8
Cable (Manizales)	85,5	93,3	85,5	68,1
SITVA** (Medellín)	-0,5	-4,8	0,4	-2,8
Megabús (Pereira)	1,0	-1,9	-0,1	-7,0

Fuente: DANE, ETUP.
[P] Cifra provisional.
*Sistema Integrado de Transporte Masivo.
**Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá.
/ No puede calcularse variación por no registrarse valor en el periodo anterior.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de digitos trabajados.

Durante el cuarto trimestre de 2025, los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, que presentaron el mayor incremento anual en el parque automotor en servicio, fueron Cable (Manizales) y Transmetro (Barranquilla) con 85,5% y 11,1% respectivamente. Por su parte, el total de pasajeros transportados que presentó la mayor variación positiva anual fue Cable (Manizales) con 68,1%, frente al mismo periodo de 2024. 12,6% y 3,6%, respectivamente frente al mismo periodo 2024.

1.5.1.3 Variaciones trimestrales, anuales y cuatrienales del transporte tradicional

En cuanto a los resultados generales para el sistema de transporte tradicional, en el cuarto trimestre de 2025, se presentó una variación trimestral de -1,0% en los vehículos en servicio y de -1,8% en los pasajeros transportados, en comparación con el tercer trimestre de 2025.

En relación con las variaciones anuales, en el cuarto trimestre de 2025, los vehículos en servicio presentaron una variación de -3,0% y de -5,7% en los pasajeros transportados, en comparación

con el cuarto trimestre de 2024.

Tabla 2. Variaciones trimestrales y anuales de vehículos en servicio y pasajeros transportados
Sistemas de transporte tradicional
IV Trimestre de 2025[P]

Sistema de transporte tradicional	Variaciones trimestrales IV trim 2025 / III trim 2025		Variaciones anuales IV trim 2025 / IV trim 2024	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total transporte tradicional	**-1,0**	**-1,8**	**-3,0**	**-5,7**
Buses*	-0,3	-1,4	-3,3	-5,1
Busetas	-1,0	-1,6	-2,3	-7,0
Microbuses - colectivos	-1,5	-2,3	-3,6	-4,5

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 2025, el tipo de vehículo microbuses - colectivos presentó la mayor disminución anual en el parque automotor en servicio, con una variación de -3,6%. En cuanto al número de pasajeros transportados, la mayor caída se registró en las busetas, con una variación de -7,0%, en comparación con el mismo trimestre de 2024.

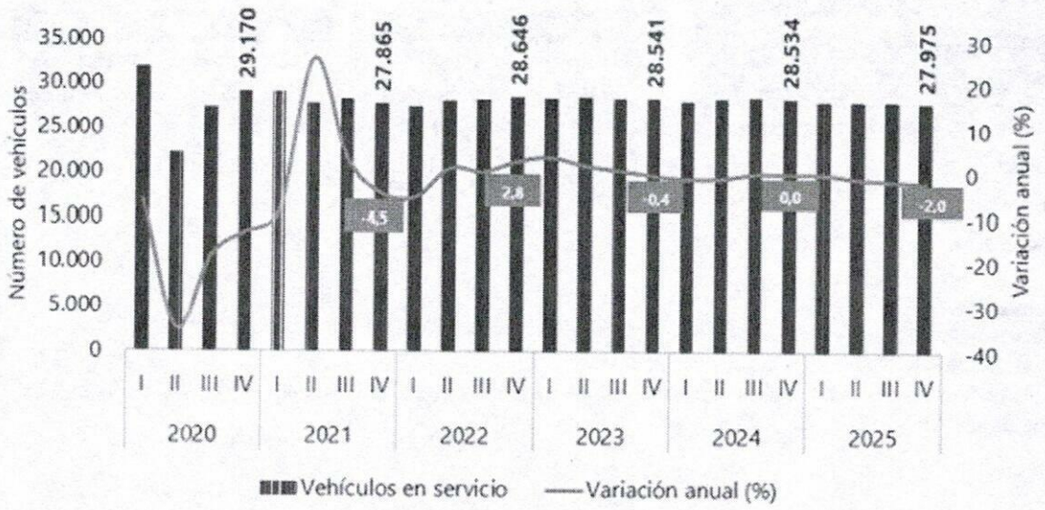
9

1.5.1.4 Evolución general de las principales variables.

Durante el cuarto trimestre de 2025, el parque automotor destinado al transporte urbano de pasajeros en las áreas de cobertura registró un promedio mensual de 27.975 vehículos en servicio y con una variación negativa 2,0% en comparación con el mismo periodo de 2024

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

Gráfico 2. Parque automotor en servicio (número de vehículos - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2020 (I Trimestre) – 2025P (IV Trimestre)

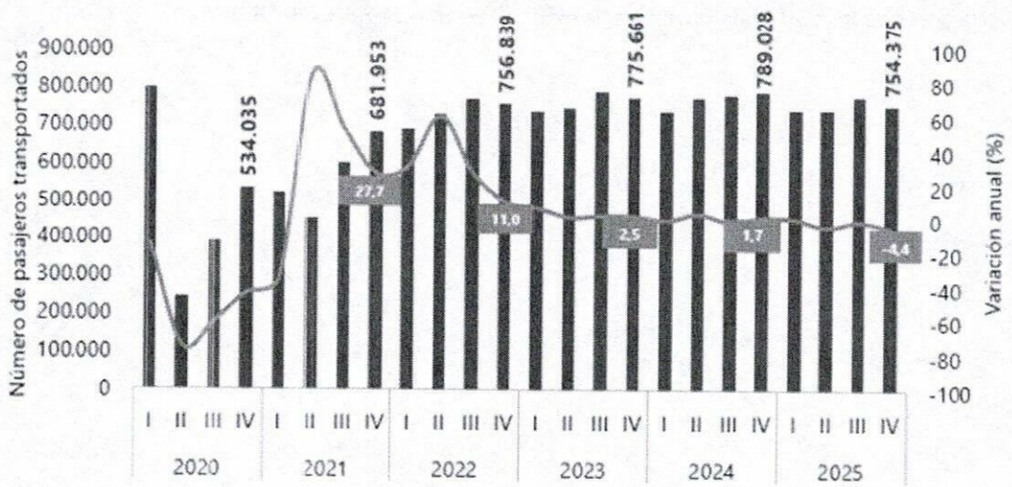


10

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.

periodo de 2023.

Gráfico 3. Número de pasajeros transportados (miles de pasajeros - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2020 (I Trimestre) – 2025P (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.

En el cuarto trimestre de 2025, el promedio mensual de vehículos en servicio en el área de cobertura se ubicó en 14.417 vehículos para el sistema tradicional, mientras que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)4 prestaron el servicio con un promedio mensual de 13.558 vehículos. En términos de utilización del servicio, 234,3 millones de pasajeros se movilizaron en el sistema de transporte tradicional y, por su parte, los Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM movilizaron 520,0 millones de pasajeros. La mayor participación del SITM en el total de pasajeros transportados la registró el área metropolitana de Bogotá con el 48,3% del total de los usuarios, seguido de Medellín con el 14,8% (Gráfico 4 y Cuadro 1).

Cuadro 1. Resultados de la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros – ETUP
IV Trimestre (2019 – 2025[P])

Tipo de sistema de transporte	Variables	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total	Promedio mensual de vehículos afiliados	38.533	38.533	36.268	36.239	35.621	35.069	34.812
	Promedio mensual de vehículos en servicio	33.560	29.170	27.865	28.646	28.541	28.534	27.975
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	934.978	534.035	681.953	756.839	775.661	789.028	754.375
Tradicional	Promedio mensual de vehículos afiliados	25.784	24.868	21.269	20.321	19.939	19.863	19.570
	Promedio mensual de vehículos en servicio	21.575	17.210	15.025	14.757	14.841	14.864	14.417
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	398.280	232.584	239.344	253.019	246.255	248.569	234.333
Masivo	Promedio mensual de vehículos afiliados	12.749	13.666	14.999	15.918	15.682	15.206	15.242
	Promedio mensual de vehículos en servicio	11.985	11.960	12.840	13.889	13.700	13.670	13.558
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	536.697	301.450	442.608	503.820	529.406	540.459	520.036

Fuente: DANE, ETUP.
[P] Cifra provisional

Gráfico 4. Distribución porcentual del parque automotor en servicio y pasajeros transportados IV Trimestre de 2025[P]

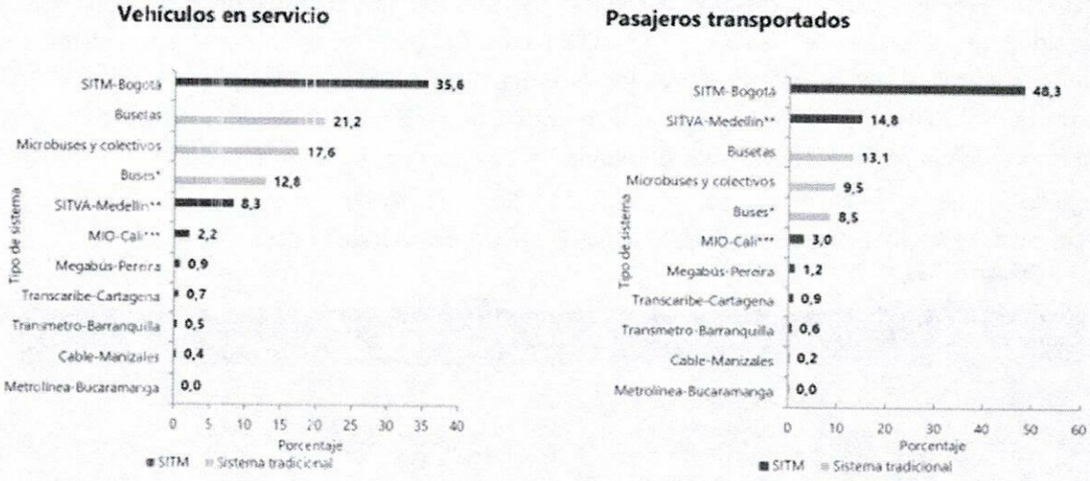
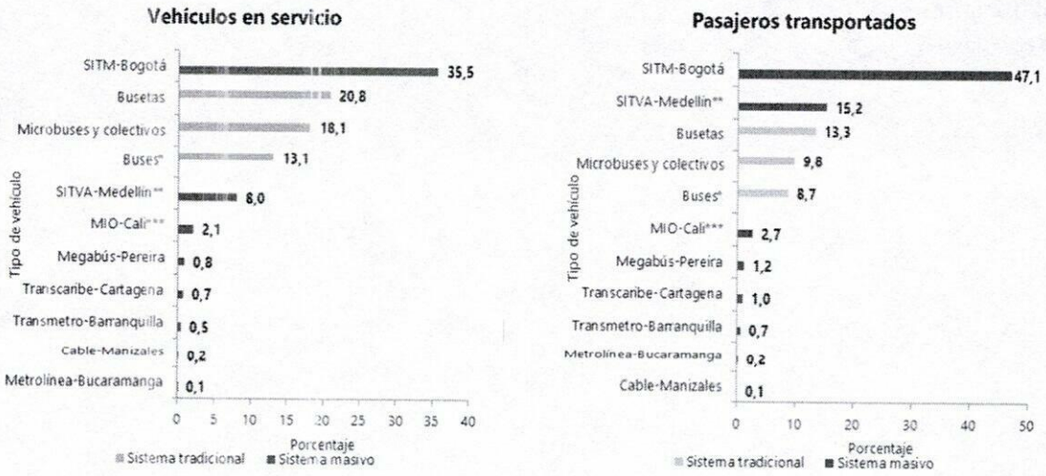


Gráfico 4. Distribución porcentual del parque automotor en servicio y pasajeros transportados. IV Trimestre de 2023[P]



12

Fuente: DANE, ETUP.

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

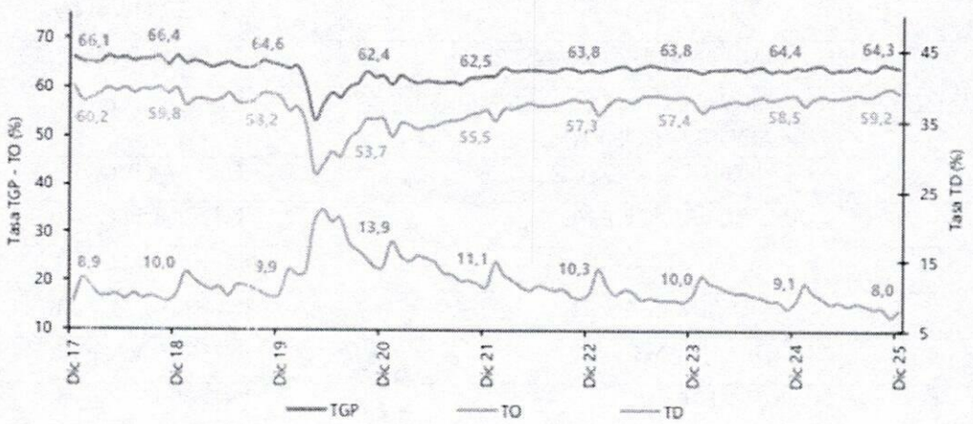
ASECARGA	CARGA PESADA
ASAMBLEA NACIONAL DEL TRANSPORTE	CARGA PESADA
ASOCIACIÓN FUERZA CAMIONERA DE COLOMBIA	CARGA PESADA
SINALCO	CARGA PESADA
ANDEMOS	CARGA PESADA
ANDI	CARGA PESADA
FENALCO	CARGA PESADA
CONALTER – CORPORACIÓN NACIONAL DE TERMINALES	TERMINALES
COTERCO	TERMINALES
ASOCAMIONEROS	CARGA LIVIANA
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 -- ASOTRANSDAR	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 – marzo DE 2024.

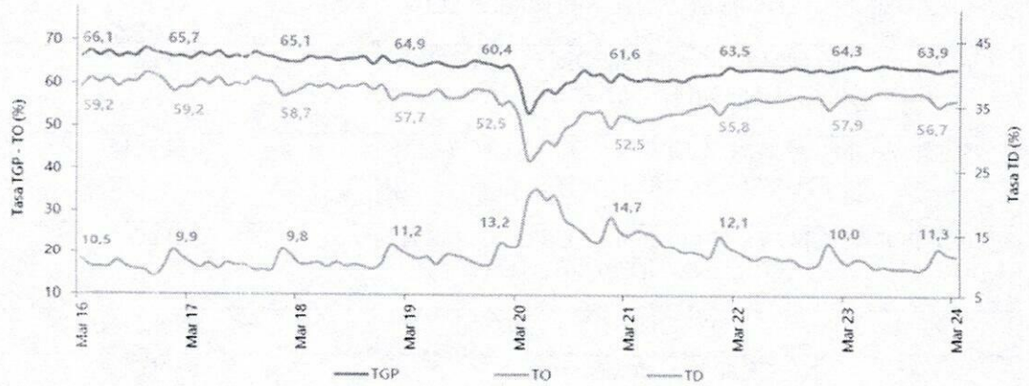
Principales indicadores del mercado laboral febrero de 2025

Gráfico 1. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional
Diciembre (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.

Gráfico 1. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional
Marzo (2016 - 2024)



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

1.5.3.1 Total nacional mensual

Para el mes de diciembre de 2025, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,0%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (9,1%). La tasa global de participación se ubicó en 64,3% y la tasa de ocupación en 59,2%, mientras que en diciembre de 2024 estas tasas fueron 64,4% y 58,5%, respectivamente.

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

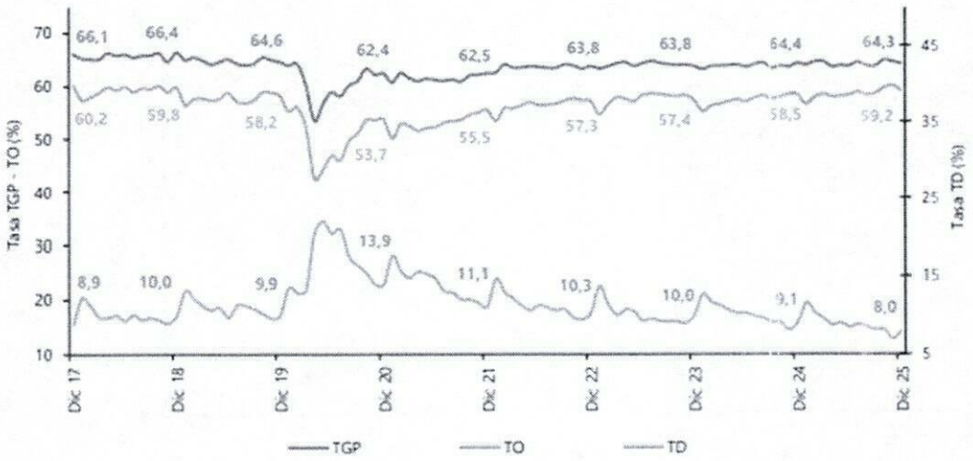
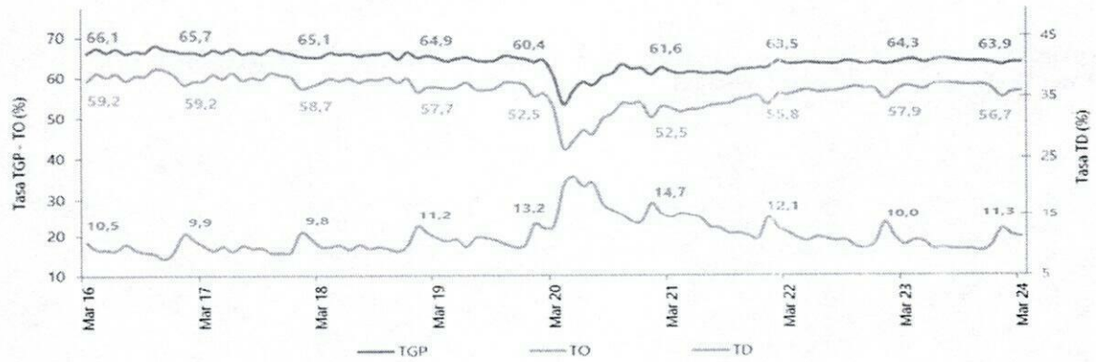


Gráfico 2. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional
Marzo (2016 - 2024)

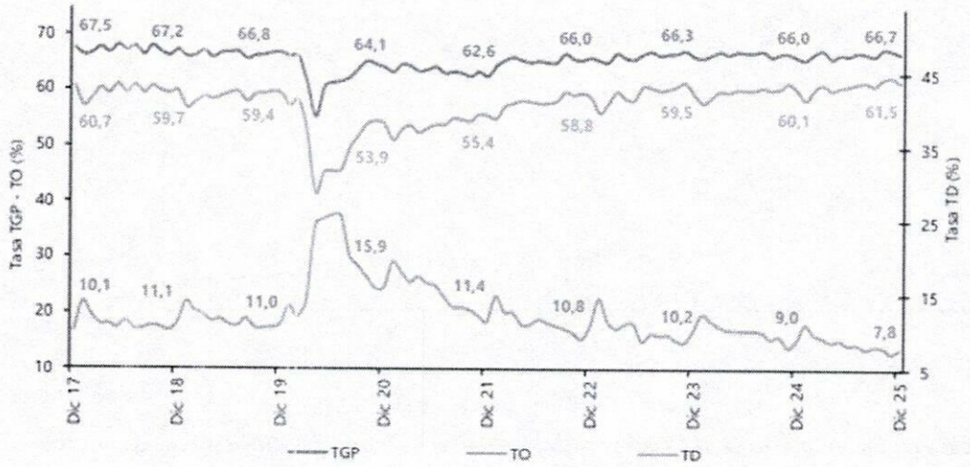


Fuente: DANE, GEIH.

1.5.3.2 Total 13 ciudades y áreas metropolitanas mensual

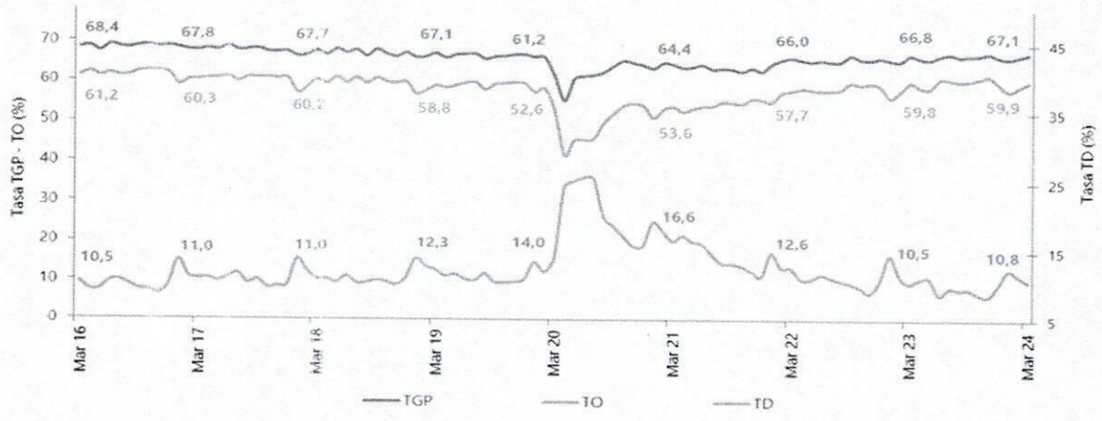
En el total nacional, la tasa de desocupación del trimestre octubre - diciembre 2025 fue 7,7%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al trimestre octubre - diciembre 2024 (8,8%). La tasa global de participación se ubicó en 64,7%, lo que significó un aumento de 0,7 puntos porcentuales frente al mismo periodo de 2024 (64,0%). Finalmente, la tasa de ocupación fue 59,7%, lo que representó un aumento de 1,3 puntos porcentuales respecto al trimestre octubre - diciembre 2024 (58,4%).

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

Gráfico 3. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total 13 ciudades y áreas metropolitanas
Marzo (2016 - 2024)



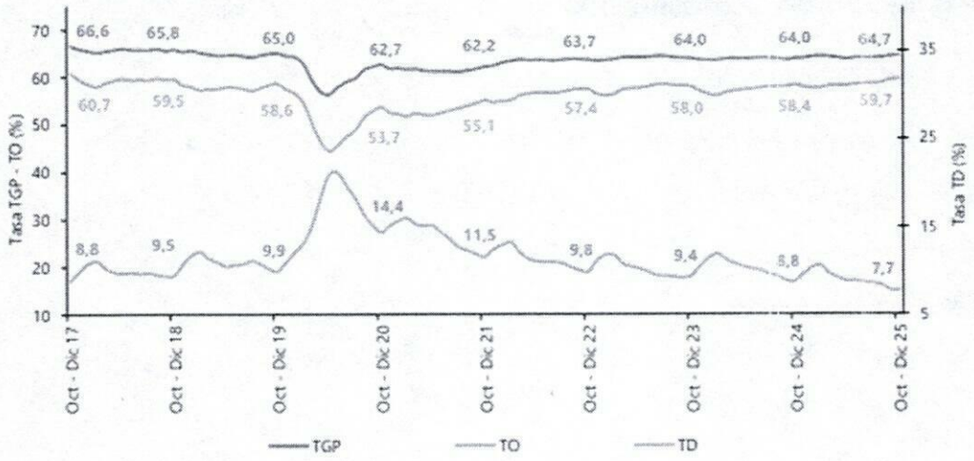
Fuente: DANE, GEIH.

1.5.3.3 Total nacional trimestre

En el total nacional, la tasa de desocupación del trimestre octubre - diciembre 2025 fue 7,7%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al trimestre octubre - diciembre 2024 (8,8%). La tasa global de participación se ubicó en 64,7%, lo que significó un aumento de 0,7 puntos porcentuales frente al mismo periodo de 2024 (64,0%). Finalmente, la tasa de ocupación fue

59,7%, lo que representó un aumento de 1,3 puntos porcentuales respecto al trimestre octubre - diciembre 2024 (58,4%).

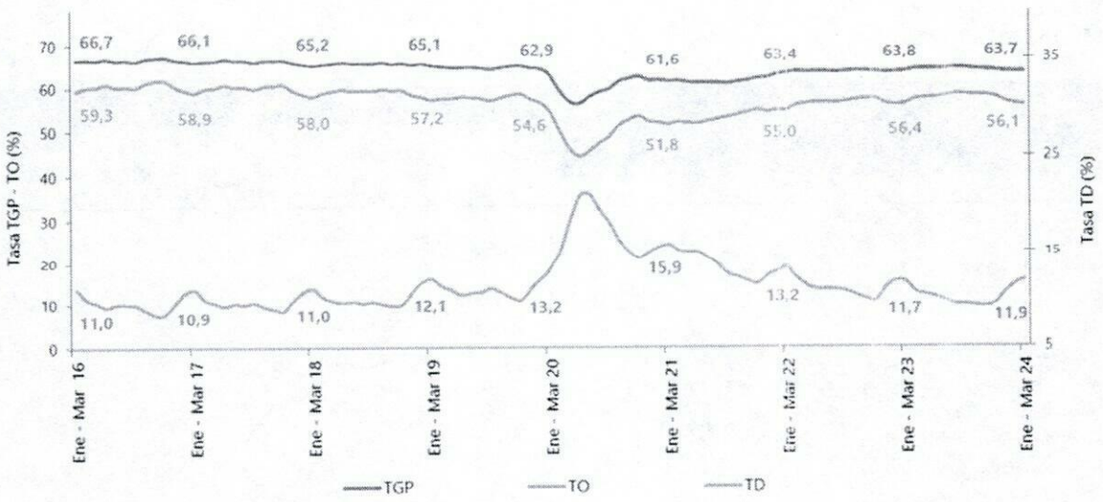
Gráfico 4. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional
Octubre - diciembre (2017 - 2025)



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.

17

Gráfico 4. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional
Enero - marzo (2016 - 2024)



Fuente: DANE, GEIH.

1.5.3.4 Población ocupada según rama de actividad

En el mes de diciembre de 2025, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 24.224 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Industrias manufactureras con 2,2 puntos porcentuales; Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana; y Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios con 0,5 puntos porcentuales en cada caso.

Tabla 1. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad
Total nacional
Diciembre (2024 - 2025)

Rama de actividad	Total nacional				
	Diciembre 2024	Diciembre 2025	Distribución % 2025	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	**23.621**	**24.224**	**100**	**603**	
Industrias manufactureras	2.374	2.885	11,9	510	2,2
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.779	2.900	12,0	121	0,5
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	2.005	2.120	8,7	114	0,5
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.846	1.915	7,9	69	0,3
Transporte y almacenamiento	1.716	1.734	7,2	18	0,1
Comercio y reparación de vehículos	4.262	4.262	17,6	0	0,0
Alojamiento y servicios de comida	1.908	1.895	7,8	-13	-0,1
Información y comunicaciones	416	391	1,6	-25	-0,1
Actividades inmobiliarias	390	356	1,5	-34	-0,1
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^	645	609	2,5	-36	-0,2
Construcción	1.669	1.630	6,7	-39	-0,2
Actividades financieras y de seguros	459	419	1,7	-40	-0,2
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.151	3.108	12,8	-42	-0,2

Fuente: DANE, GEIH.
p.p.: puntos porcentuales.
^Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^ incluye la rama de Explotación de minas y canteras.
Nota: por aproximación de decimales y la no inclusión de la categoría "No informa", la suma de las poblaciones, distribuciones y contribuciones puede diferir ligeramente con la información del anexo estadístico.
Nota: poblaciones en miles.
Nota: las ramas de actividad económica están definidas con base en la Clasificación Industrial Internacional Uniforme -CIIU Rev. 4 A.C. (2022). Este documento se puede consultar en el siguiente enlace: https://www.dane.gov.co/files/sen/nomenclatura/ciiu/CIIU_Rev_4_AC2022.pdf

18

Tabla 1. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad*
Total nacional
Marzo (2023 - 2024)

Rama de actividad	Total nacional				
	Marzo 2023	Marzo 2024	Distribución % 2024	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	**22.794**	**22.645**	**100**	**-149**	
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.512	3.304	14,6	-207	-0,9
Alojamiento y servicios de comida	1.669	1.570	6,9	-99	-0,4
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.889	2.812	12,4	-77	-0,3
Construcción	1.610	1.537	6,8	-73	-0,3
Información y comunicaciones	386	331	1,5	-55	-0,2
Industrias manufactureras	2.432	2.405	10,6	-26	-0,1
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	1.906	1.887	8,3	-18	-0,1
Actividades inmobiliarias	262	285	1,3	23	0,1
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.793	1.826	8,1	33	0,1
Actividades financieras y de seguros	357	391	1,7	33	0,1
Transporte y almacenamiento	1.569	1.638	7,2	70	0,3
Comercio y reparación de vehículos	3.958	4.078	18,0	120	0,5
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^	448	580	2,6	132	0,6

Fuente: DANE, GEIH.

1.5.3.5 Población ocupada según posición ocupacional

En el 2025, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 23.827 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Alojamiento y servicios de comida; e Industrias manufactureras con 0,6 puntos porcentuales cada una. Por su parte,

Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana contribuyó con 0,5 puntos porcentuales.

Tabla 2. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad
Total nacional
Enero - diciembre (2024 - 2025)

Rama de actividad	Total nacional				
	Enero - Diciembre 2024	Enero - Diciembre 2025	Distribución % 2025	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	**23.036**	**23.827**	**100**	**791**	
Alojamiento y servicios de comida	1.691	1.834	7,7	143	0,6
Industrias manufactureras	2.467	2.609	11,0	142	0,6
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.771	2.883	12,1	113	0,5
Transporte y almacenamiento	1.708	1.820	7,6	112	0,5
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.283	3.386	14,2	103	0,4
Construcción	1.543	1.605	6,7	62	0,3
Comercio y reparación de vehículos	4.056	4.104	17,2	49	0,2
Actividades inmobiliarias	305	322	1,4	17	0,1
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.797	1.812	7,6	15	0,1
Actividades financieras y de seguros	422	436	1,8	15	0,1
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^	602	617	2,6	15	0,1
Actividades artísticas, entretenimiento recreación y otras actividades de servicios	1.984	1.992	8,4	8	0,0
Información y comunicaciones	406	406	1,7	0	0,0

Fuente: DANE, GEIH.
p.p.: puntos porcentuales.
^Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^ incluye la rama de Explotación de minas y canteras.
Nota: por aproximación de decimales y la no inclusión de la categoría "No informa", la suma de las poblaciones, distribuciones y contribuciones puede diferir ligeramente con la información del anexo estadístico.
Nota: poblaciones en miles.
Nota: las ramas de actividad económica están definidas con base en la Clasificación Industrial Internacional Uniforme -CIIU Rev. 4 A.C. (2022). Este documento se puede consultar en el siguiente enlace: https://www.dane.gov.co/files/sen/nomenclatura/ciiu/CIIU_Rev_4_AC2022.pdf

Tabla 2. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según posición ocupacional^
Total nacional
Marzo (2023 - 2024)

Posición ocupacional	Total nacional				
	Marzo 2023	Marzo 2024	Distribución % 2024	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	**22.794**	**22.645**	**100**	**-149**	
Trabajador por cuenta propia	9.611	9.257	40,9	-354	-1,6
Trabajador familiar sin remuneración	528	424	1,9	-105	-0,5
Obrero, empleado del gobierno	1.008	904	4,0	-104	-0,5
Patrón o empleador	639	637	2,8	-1	0,0
Empleado doméstico	610	691	3,0	81	0,4
Jornalero o Peón	687	786	3,5	99	0,4
Obrero, empleado particular	9.690	9.925	43,8	235	1,0

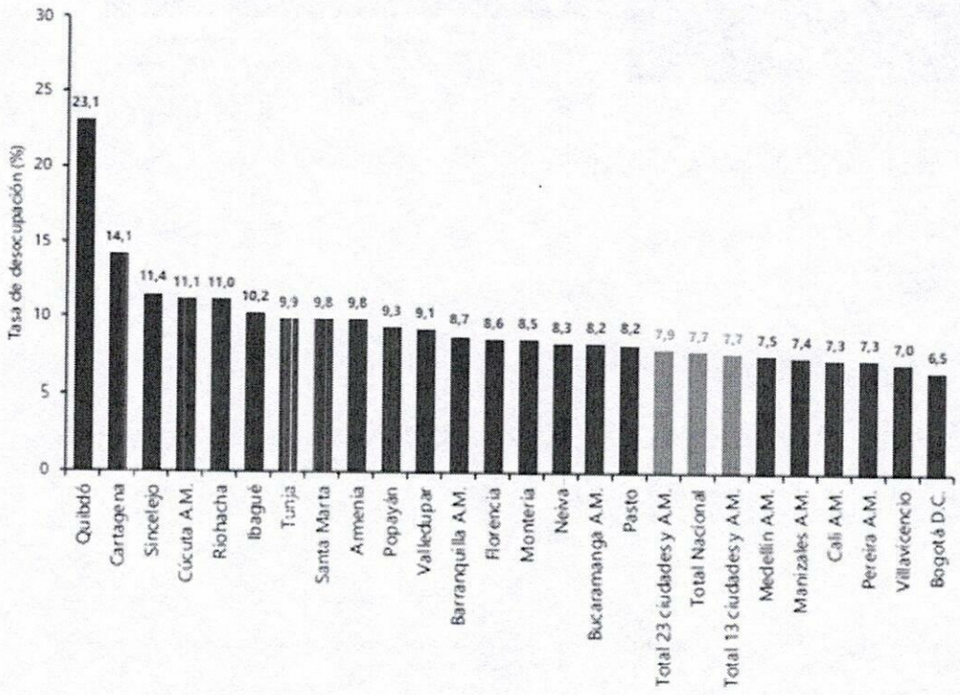
Fuente: DANE, GEIH.

1.5.3.6 Ranking de ciudades según tasa de desocupación

Para el trimestre octubre - diciembre 2025, de las 23 ciudades y áreas metropolitanas, las que

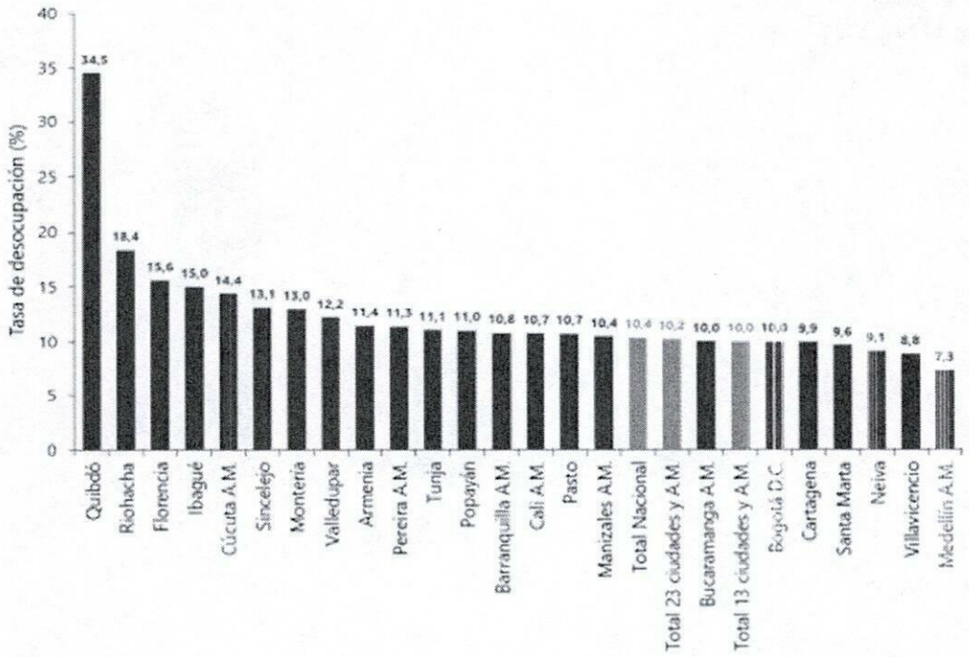
presentaron mayores tasas de desocupación fueron: Quibdó (23,1%), Cartagena (14,1%) y Sincelejo (11,4%). Las ciudades con menor tasa de desocupación fueron: Pereira A.M. (7,3%), Villavicencio (7,0%) y Bogotá D.C. (6,5%).

Gráfico 8. Tasa de desocupación según ciudades
Total nacional y 23 ciudades y áreas metropolitanas
Octubre - diciembre 2025



Fuente: DANE, GEIH.
A.M.: área metropolitana

Gráfico 6. Tasa de desocupación según ciudades
Total nacional y 23 ciudades y áreas metropolitanas
Diciembre 2024 - febrero 2025



Fuente: DANE, GEIH.
A.M.: área metropolitana

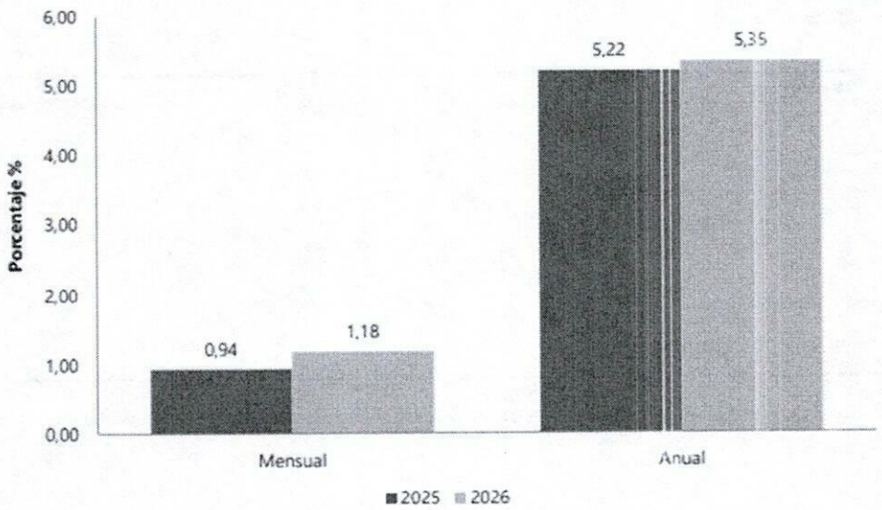
21

¿

1.5.4 Índice De precios al Consumidor (IPC)

Enero 2026

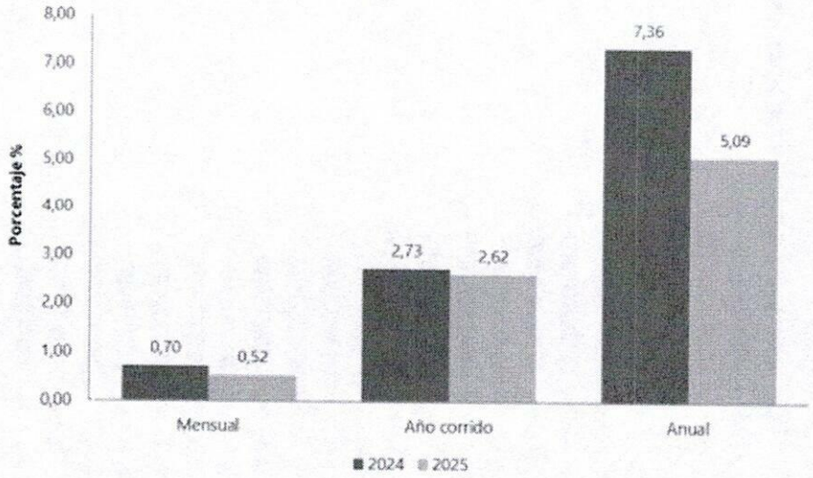
Gráfico 1. IPC Variaciones
Total Nacional
Enero 2025 - 2026



Fuente: DANE, IPC.

Marzo 2025

Gráfico 1. IPC Variaciones
Total Nacional
Marzo 2024 - 2025



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 enero de 2026, el IPC registró una variación de 1,18% en comparación con diciembre de 2025, seis divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (1,18%): Restaurantes y hoteles (2,94%), Transporte (2,14%), Bebidas alcohólicas y tabaco (1,79%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (1,66%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (1,50%) y por último, Salud (1,21%). Por debajo se ubicaron: Bienes y servicios diversos (0,79%), Recreación y cultura (0,50%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,23%), Prendas de vestir y calzado (0,18%), Información y comunicación (0,06%) y por último, Educación (0,00%).

Cuadro 1. IPC Variación y contribución mensual
Según divisiones de gasto
Enero 2025 - 2026

		2025		2026	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Restaurantes y hoteles	9,43	1,92	0,21	2,94	0,33
Transporte	12,93	1,71	0,23	2,14	0,29
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,64	0,01	1,79	0,03
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	1,62	0,30	1,66	0,31
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,70	0,03	1,50	0,06
Salud	1,71	1,04	0,02	1,21	0,02
TOTAL	100,00	0,94	0,94	1,18	1,18
Bienes y servicios diversos	5,36	0,54	0,03	0,79	0,04
Recreación y cultura	3,79	-0,18	-0,01	0,50	0,02
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	0,39	0,12	0,23	0,07
Prendas de vestir y calzado	3,98	-0,15	0,00	0,18	0,01
Información y comunicación	4,33	-0,19	-0,01	0,06	0,00
Educación	4,41	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: DANE, IPC

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

Cuadro 1. IPC Variación y contribución mensual
Según divisiones de gasto
Marzo 2024 – 2025

		2024		2025	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Salud	1,71	1,13	0,02	1,01	0,02
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	0,75	0,14	0,86	0,16
Restaurantes y hoteles	9,43	0,94	0,10	0,57	0,06
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,78	0,01	0,57	0,01
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	0,83	0,26	0,56	0,17
TOTAL	100,00	0,70	0,70	0,52	0,52
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,25	0,01	0,42	0,02
Transporte	12,93	1,14	0,15	0,41	0,06
Bienes y servicios diversos	5,36	0,24	0,01	0,34	0,02
Recreación y cultura	3,79	-0,54	-0,02	0,19	0,01
Prendas de vestir y calzado	3,98	0,12	0,00	0,18	0,01
Educación	4,41	0,18	0,01	0,08	0,00
Información y comunicación	4,33	-0,01	0,00	-0,20	-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 (1,18%), se ubicaron en las divisiones de: Restaurantes y hoteles, Alimentos y bebidas no alcohólicas, Transporte y Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, las cuales aportaron 1,00 puntos porcentuales a la variación total.

1.5.4.1.2 Variaciones y contribuciones de las subclases en el mes

En enero de 2026 en comparación con diciembre de 2025, la variación de las subclases que más aportaron al índice total fueron: comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (3,36%), transporte urbano (5,11%), carne de res y derivados (2,55%), comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato (2,38%), arriendo imputado (0,43%), servicio doméstico (5,16%), arriendo efectivo (0,41%), tomate (19,63%), papas (10,39%) y frutas frescas (2,39%). Las subclases con mayores aportes negativos a la variación fueron: electricidad (-0,91%), transporte de pasajeros y equipaje en avión (-11,40%), suministro de agua (-0,58%), paquetes turísticos completos (-2,47%) y huevos (-1,60%).

1.5.4.2 RESULTADOS ANUAL

1.5.4.2.1 Variación y contribución anual por divisiones de gasto

En el mes de enero de 2026, el IPC registró una variación de 5,35% en comparación con enero de 2025. En el último año, las divisiones Restaurantes y hoteles (9,01%), Bebidas alcohólicas y tabaco (7,58%), Salud (7,38%), Educación (7,36%) y por último, Transporte (5,79%) se ubicaron por encima del promedio nacional (5,35%). Entre tanto, las divisiones Bienes y servicios diversos (5,23%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (5,11%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (4,59%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (4,12%), Recreación y cultura (2,54%), Prendas de vestir y calzado (2,45%) y por último, Información y comunicación (1,48%) se ubicaron por debajo del promedio nacional.

Cuadro 3. IPC Variación y contribución anual
Según divisiones de gasto
Enero 2025 - 2026

Divisiones de Gasto	Peso (%)	2025 Variación (%)	2025 Contribución Puntos Porcentuales	2026 Variación (%)	2026 Contribución Puntos Porcentuales
Restaurantes y hoteles	9,43	8,06	0,88	9,01	1,01
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	5,08	0,09	7,58	0,13
Salud	1,71	5,47	0,09	7,36	0,12
Educación	4,41	10,62	0,40	7,36	0,29
Transporte	12,93	4,90	0,66	5,79	0,78
TOTAL	100,00	5,22	5,22	5,35	5,35
Bienes y servicios diversos	5,36	2,90	0,15	5,23	0,27
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	4,49	0,65	5,11	0,98
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	6,48	1,99	4,59	1,42
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	2,20	0,09	4,12	0,17
Recreación y cultura	3,79	-0,18	-0,01	2,54	0,08
Prendas de vestir y calzado	3,98	1,60	0,05	2,45	0,08
Información y comunicación	4,33	-0,99	-0,03	1,48	0,04

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.

Cuadro 3. IPC Variación y contribución año corrido
Según divisiones de gasto
Marzo 2024 - 2025

Divisiones de Gasto	Peso (%)	2024 Variación (%)	2024 Contribución Puntos Porcentuales	2025 Variación (%)	2025 Contribución Puntos Porcentuales
Educación	4,41	8,94	0,34	5,65	0,23
Transporte	12,93	4,05	0,54	3,74	0,50
Restaurantes y hoteles	9,43	3,83	0,41	3,33	0,37
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	1,78	0,34	3,11	0,58
TOTAL	100,00	2,73	2,73	2,62	2,62
Salud	1,71	2,85	0,05	2,61	0,04
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	3,06	0,05	2,20	0,04
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	2,76	0,85	2,12	0,66
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	1,33	0,06	1,78	0,07
Bienes y servicios diversos	5,36	1,51	0,08	1,71	0,09
Recreación y cultura	3,79	-0,81	-0,03	0,94	0,03
Prendas de vestir y calzado	3,98	1,12	0,04	0,58	0,02
Información y comunicación	4,33	0,09	0,00	-0,42	-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 anual se registraron en las divisiones de: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Restaurantes y hoteles, Alimentos y bebidas no alcohólicas, Transporte y Educación, las cuales en conjunto contribuyeron con 4,47 puntos porcentuales al acumulado anual de dicha variación.

1.5.4.2.2 Variaciones y contribuciones de las subclases en el año

En enero de 2026 en comparación con enero de 2025, la variación anual de las subclases que más aportaron al índice total fueron: comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (9,19%), arriendo imputado (5,03%), arriendo efectivo (5,27%), transporte urbano (10,29%), carne de res y derivados (11,73%), comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato (8,94%), café y productos a base de café (48,25%), educación preescolar y básica primaria (8,69%), suministro de agua (6,38%) y frutas frescas (9,23%). Las mayores contribuciones negativas se presentan en: electricidad (-4,00%), arroz (-7,01%), papas (-14,84%), tomate (-10,96%) y equipos de telefonía móvil, similares y

reparación (-18,79%).

Cuadro 4. IPC Variación y contribución anual
Por principales subclases
Enero 2026

Subclase	Variación (%)	Contribución Puntos porcentuales
Comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio	9,19	0,69
Arriendo imputado	5,03	0,64
Arriendo efectivo	5,27	0,49
Transporte urbano	10,29	0,49
Carne de res y derivados	11,73	0,28
Comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato	8,94	0,21
Café y productos a base de café	48,25	0,14
Educación preescolar y básica primaria	8,69	0,13
Suministro de agua	6,38	0,13
Frutas frescas	9,23	0,12

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.

Cuadro 5. IPC Variación y contribución anual
Según divisiones de gasto
Marzo 2024 – 2025

		2024		2025	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Restaurantes y hoteles	9,43	10,82	1,12	7,34	0,80
Educación	4,41	11,60	0,45	7,27	0,29
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	9,58	2,88	6,29	1,93
Salud	1,71	7,91	0,13	5,30	0,09
TOTAL	100,00	7,36	7,36	5,09	5,09
Transporte	12,93	11,72	1,53	4,88	0,66
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	10,81	0,18	4,69	0,08
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	1,73	0,35	4,67	0,88
Bienes y servicios diversos	5,36	5,79	0,31	3,53	0,19
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	4,22	0,18	2,64	0,11
Recreación y cultura	3,79	2,76	0,09	1,55	0,05
Prendas de vestir y calzado	3,98	4,25	0,14	1,50	0,05
Información y comunicación	4,33	0,16	0,00	-1,43	-0,04

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.

25

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
Enero 2025 - 2026

	Variación (%)			
	Mensual		Anual	
	2025	2026	2025	2026
Pobres	0,99	1,15	5,19	5,13
Vulnerables	1,05	1,26	5,09	5,18
Clase media	0,98	1,22	5,20	5,37
Ingresos altos	0,76	1,03	5,37	5,45
Total nivel de ingresos	0,94	1,18	5,22	5,35

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.

Cuadro 7. IPC según niveles de ingreso por criterio absoluto
Total IPC
Marzo 2024 - 2025

	Variación (%)					
	Mensual		Año Corrido		Anual	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Pobres	0,66	0,54	2,28	2,52	6,30	5,19
Vulnerables	0,67	0,55	2,42	2,57	6,70	5,05
Clase media	0,70	0,53	2,72	2,62	7,34	5,07
Ingresos altos	0,74	0,49	2,99	2,65	7,95	5,16
Total nivel de ingresos	0,70	0,52	2,73	2,62	7,36	5,09

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.

26

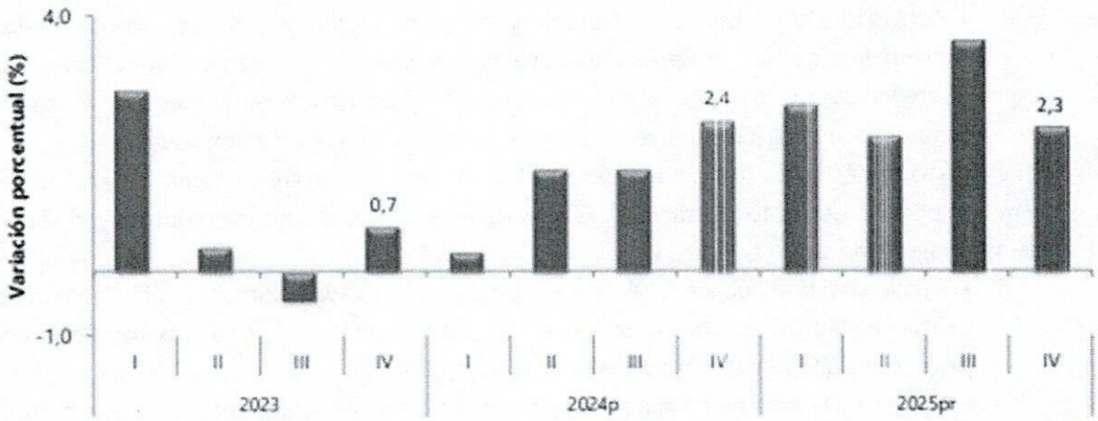
En enero de 2026, la variación mensual del IPC por nivel de ingresos fue: Pobres (1,15%), Vulnerables (1,26%), Clase media (1,22%), Ingresos altos (1,03%) y por último, Total nivel de ingresos (1,18%).

La variación anual del IPC por nivel de ingresos fue: Pobres (5,13%), Vulnerables (5,18%), Clase media (5,37%), Ingresos altos (5,45%) y por último, Total nivel de ingresos (5,35%)

1.5.5 Producto Interno Bruto (PIB)

IV trimestre 2025 preliminar

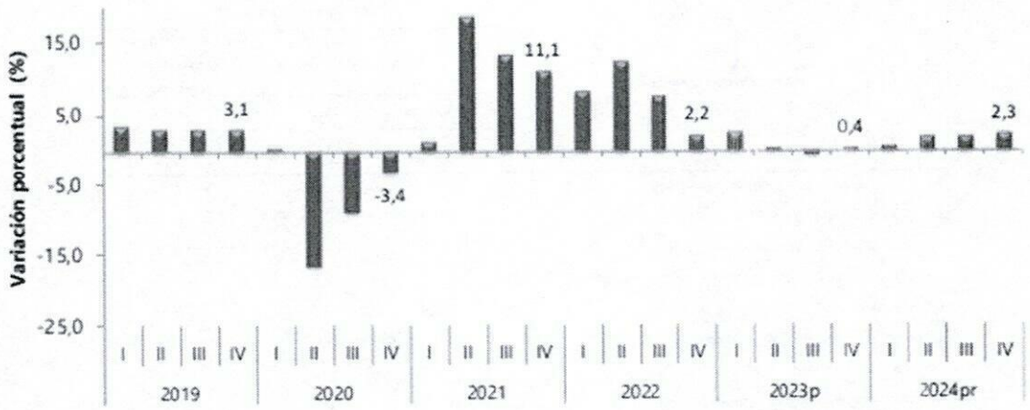
Gráfico 1. Producto Interno Bruto
Tasa de crecimiento en volumen[1]
2023-I / 2025[pr]-IV



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

IV trimestre 2024 preliminar

Gráfico 1. Producto Interno Bruto
Tasa de crecimiento en volumen[1]
2019-I / 2024[pr]-IV



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

PIB desde el enfoque de la producción

El Producto Interno Bruto crece 2,6% en el año 2025pr respecto al año 2024p (ver tabla 1); las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 4,6% (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 4,5% (contribuye 0,8 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 9,9% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

En el cuarto trimestre de 2025pr , el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,3% respecto al mismo periodo de 2024p (ver tabla 1). 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 4,8% (contribuye 0,9 puntos porcentuales a la variación anual).

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 3,4% (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 n diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 11,5% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

28

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Cuarto trimestre 2025pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2025pr / 2024p	2025pr-IV / 2024p-IV	2025pr-IV / 2025pr-III
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3,1	-0,4	-2,6
Explotación de minas y canteras	-6,2	-2,9	1,2
Industrias manufactureras	1,9	1,0	-1,6
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	1,1	2,9	0,8
Construcción	-2,8	-2,6	-1,5
Comercio al por mayor y al por menor[3]	4,6	3,4	1,6
Información y comunicaciones	1,0	-1,2	-2,0
Actividades financieras y de seguros	2,8	0,7	-2,4
Actividades inmobiliarias	2,0	1,9	0,4
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	1,3	1,5	0,4
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	4,5	4,8	0,2
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	9,9	11,5	4,6
Valor agregado bruto	**2,7**	**2,3**	**-0,1**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,5	2,5	0,6
Producto Interno Bruto	**2,6**	**2,3**	**0,1**

Fuente: DANE, PIB_T
[p]preliminar
[p]provisional

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Cuarto trimestre 2024[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2024[pr] / 2023[p]	2024[pr]-IV / 2023[p]-IV	2024[pr]-IV / 2024[pr]-III
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	8,1	6,5	-0,3
Explotación de minas y canteras	-5,2	-5,9	-0,4
Industrias manufactureras	-2,1	0,3	1,1
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	1,9	-0,04	-0,1
Construcción	1,9	0,5	-0,9
Comercio al por mayor y al por menor[3]	1,4	4,4	3,2
Información y comunicaciones	-0,8	-0,6	0,2
Actividades financieras y de seguros	0,4	-1,1	0,1
Actividades inmobiliarias	1,9	1,9	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	0,1	0,03	-0,1
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	4,2	4,0	1,3
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	8,1	5,5	-0,4
Valor agregado bruto	**1,8**	**2,3**	**0,8**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	1,1	2,1	0,7
Producto Interno Bruto	**1,7**	**2,3**	**0,6**

Fuente: DANE, PIB_T
[p]preliminar

1.5.6 Variación del salario mínimo legal mensual vigente (SMMLV)

La inflación es un proceso económico que se da por un desequilibrio entre la producción y la demanda, lo cual ocasiona un aumento continuado del precio de los productos o servicios y una pérdida del valor del dinero para poder adquirirlos. Este indicador en Colombia se mide por medio del índice de precios al consumidor (IPC).

Por su parte, la finalidad principal de aumentar el salario mínimo mensual legal vigente –SMMLV– cada año es evitar que el trabajador se vea afectado por la inflación, razón por la cual el Gobierno nacional debe procurar que dicho aumento pueda contrarrestarle a un empleado la pérdida de poder adquisitivo a raíz de este fenómeno.

Por esa razón, si el incremento del SMMLV se encuentra por encima de la inflación, se considera que existió un incremento real en el poder adquisitivo del empleado. Si, por el contrario, se encuentra por debajo, se considera que no hubo un incremento real en el salario percibido por el trabajador.

Histórico de la variación nominal del salario mínimo e inflación

El incremento nominal del salario es igual al smmlv del año actual sobre el smmlv del año anterior menos el 100 %. Por ejemplo, en 2026 el incremento nominal del smmlv es:

($1.750.905 / $1.423.500) - 1 x 100 = 23,00 (%).

La inflación causada corresponde al IPC certificado por el Dane para el año anterior. Por ejemplo, en 2026 se tiene en cuenta el IPC certificado al 31 de diciembre de 2025; es decir, 5,10 %.

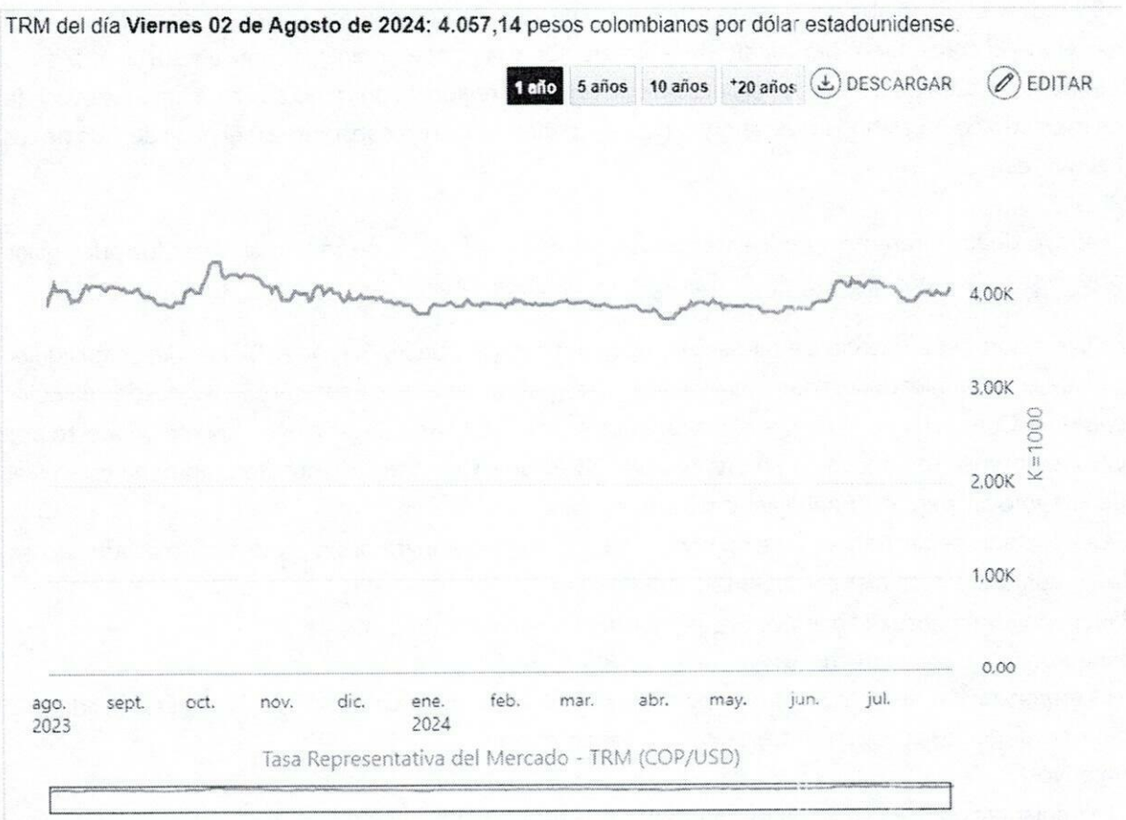
La diferencia nominal entre el salario mínimo y la inflación corresponde al incremento real del smmlv para un año. Por ejemplo, en 2026 el incremento real del smmlv es de 17,9 %; así: 23,00 % - 5,10 % = 17,9 %.

Año	Incremento nominal del salario mínimo	Inflación del año anterior	Diferencia nominal salario mínimo e inflación
2026	23,00 %	5,10%	17,9%
2025	9,50 %	5,20 %	4,30 %
2024	12,07 %	9,28 %	2,79 %
2023	16,00 %	13,12 %	2,88 %
2022	10,07 %	5,62 %	4,45 %
2021	3,50 %	1,61 %	1,89 %
2020	6,00 %	3,80 %	2,20 %
2019	6,00 %	3,18 %	2,82 %
2018	5,90 %	4,09 %	1,81 %
2017	7,00 %	5,75 %	1,25 %
2016	7,00 %	6,77 %	0,23 %
2015	4,60 %	3,66 %	0,94 %
2014	4,50 %	1,94 %	2,56 %
2013	4,02 %	2,44 %	1,58 %
2012	5,80 %	3,73 %	2,07 %
2011	4,00 %	3,17 %	0,83 %
2010	3,60 %	2,00 %	1,60 %
2009	7,70 %	7,67 %	0,03 %
2008	6,40 %	5,69 %	0,71 %
2007	7,00 %	4,48 %	2,52 %
2006	6,90 %	4,85 %	2,05 %
2005	6,60 %	5,50 %	1,10 %
2004	7,80 %	6,49 %	1,31 %
2003	7,40 %	6,99 %	0,41 %
2002	8,00 %	7,65 %	0,35 %
2001	10,00 %	8,75 %	1,25 %
2000	10,00 %	9,23 %	0,77 %
1999	16,00 %	16,70 %	-0,70 %
1998	18,50 %	17,68 %	0,82 %
1997	21,00 %	21,64 %	-0,64 %
1996	19,50 %	19,47 %	0,03 %
1995	20,50 %	22,60 %	-2,10 %
1994	21,10 %	22,61 %	-1,51 %
1993	25,00 %	25,14 %	-0,14 %

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.



Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia

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.

- 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 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 hacía los Estados Unidos. Igualmente, no pone límites a las cantidades que pueden ser exportadas hacia este país.

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.

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.

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.

35

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)
Diciembre (2025/2024)P

Grupos de productos (OMC)	Diciembre					Enero - Diciembre				
	2024	2025	Variación (%)	Contribución a la variación (pp)	Participación 2025 (%)	2024	2025	Variación (%)	Contribución a la variación (pp)	Participación 2025 (%)
	(Millones de dólares FOB)					(Millones de dólares FOB)				
Total	**4.480,5**	**4.540,5**	**1,3**		**100,0**	**49.556,5**	**50.199,9**	**1,3**		**100,0**
Agropecuarios, alimentos y bebidas [1]	1.178,9	1.243,1	5,4	1,4	27,4	11.491,8	15.307,4	33,2	7,7	30,5
Combustibles y prod. de industrias extractivas [2]	1.946,0	1.568,4	-19,4	-8,4	34,5	23.384,8	19.190,1	-17,9	-8,5	38,2
Manufacturas [3]	977,1	1.008,2	3,2	0,7	22,2	10.556,5	11.058,8	4,8	1,0	22,0
Otros sectores [4]	378,5	720,8	90,4	7,6	15,9	4.123,4	4.643,7	12,6	1,0	9,3

Fuente: DIAN – DANE (EXPO)

De acuerdo con la información de exportaciones procesada por el DANE y la DIAN, en diciembre de 2025 las ventas externas del país fueron US$4.540,5 millones FOB y presentaron un crecimiento de 1,3% en relación con diciembre de 2024; este resultado se debió principalmente al aumento del 90,4% en las ventas externas del grupo de Otros Sectores.

En el mes de referencia, las exportaciones de Combustibles y productos de industrias extractivas participaron con 34,5% del valor FOB total de las exportaciones; así mismo, Agropecuarios, alimentos y bebidas con 27,4%, Manufacturas con 22,2%, y Otros sectores con 15,9%.

En diciembre de 2025 se exportaron 15,1 millones de barriles de petróleo crudo, lo que representó un crecimiento de 3,7% frente a diciembre de 2024

1.5.8.2 Exportaciones según grupos de productos de la clasificación uniforme de comercio internacional – ENERO – DICIEMBRE 2025

En el periodo enero - diciembre 2025, las exportaciones del grupo de Combustibles y productos de las industrias extractivas fueron de US$19.190,1 millones FOB y disminuyeron 17,9% frente al mismo periodo de 2024. Este comportamiento obedeció principalmente a la caída de las ventas externas de Petróleo, productos derivados del petróleo y productos conexos (-17,0%) y Hulla, coque y briquetas (-31,0%) que contribuyeron, en conjunto, con 20,3 puntos porcentuales negativos a la variación del grupo.

En el periodo enero - diciembre 2025, las exportaciones del grupo de productos Agropecuarios, alimentos y bebidas fueron US$15.307,4 millones FOB y presentaron un crecimiento de 33,2% frente al mismo periodo de 2024, como resultado principalmente del aumento de ventas de Café sin tostar descafeinado o no (70,2%) y Aceite de palma y sus fracciones (83,6%) que contribuyeron en conjunto con 24,2 puntos porcentuales a la variación del grupo.

En el periodo enero - diciembre 2025, las ventas externas del grupo de Manufacturas fueron US$11.058,8 millones FOB y registraron un crecimiento de 4,8% frente a enero - diciembre 2024, este comportamiento obedeció principalmente al aumento de las exportaciones de Productos químicos y productos conexos (8,7%) y Maquinaria y equipo de transporte (7,2%) que contribuyeron en conjunto con 4,8 puntos porcentuales a la variación del grupo.

En el periodo enero - diciembre 2025 frente al periodo enero - diciembre 2024, el aumento de las exportaciones del grupo Otros sectores (12,6%) se explicó fundamentalmente por el crecimiento en las ventas de Oro no monetario que contribuyó con 12,4 puntos porcentuales a la variación del grupo

Tabla 2. Exportaciones según grupos de productos OMC
Diciembre (2025/2024)p

Descripción	Diciembre 2024p	Diciembre 2025p	Variación	Contribución a la variación del grupo (pp)	Contribución a la variación total (pp)
	Millones de dólares FOB		%		
Total	**4.480,5**	**4.540,5**	**1,3**		**1,3**
Agropecuarios, alimentos y bebidas[1]	**1.178,9**	**1.243,1**	**5,4**		**1,4**
Café sin tostar descafeinado o no[2]	448,8	513,5	14,4	5,5	1,4
Bananas (incluso plátanos) frescas o secas[3]	94,0	123,6	31,5	2,5	0,7
Otros azúcares de caña o de remolacha y sacarosa pura en estado sólido[4]	21,5	36,6	70,1	1,1	0,3
Aceite de palma y sus fracciones[5]	37,3	50,9	36,8	1,2	0,3
Aceite de soya y sus fracciones[6]	15,3	8,7	-43,0	-0,6	-0,1
Frutas frescas o secas[7]	52,8	37,1	-29,7	-1,1	-0,3
Ganado bovino vivo[8]	26,3	10,2	-61,2	-1,4	-0,4
Flores y follaje cortados[9]	202,2	184,1	-9,0	-1,5	-0,4
Demás subgrupos	280,7	278,1	-0,9	-0,2	-0,1
Combustibles y prod. de industrias extractivas[10]	**1.946,0**	**1.568,4**	**-19,4**		**-8,4**
Petróleo, productos derivados del petróleo y productos conexos[11]	1.242,7	961,4	-22,6	-14,5	-6,3
Hulla, coque y briquetas[12]	577,8	464,0	-19,7	-5,3	-2,5
Menas y desechos de metales[13]	72,5	119,0	64,3	2,4	1,0
Demás	53,0	24,0	-54,7	-1,5	-0,6
Manufacturas[14]	**977,1**	**1.008,2**	**3,2**		**0,7**
Maquinaria y equipo de transporte[15]	216,8	247,9	14,4	3,2	0,7
Productos químicos y productos conexos, n.e.p.[16]	353,1	361,9	2,5	0,9	0,2
Artículos manufacturados diversos[17]	124,8	125,8	0,8	0,1	0,0
Artículos manufacturados, clasificados principalmente según el material[18]	282,5	272,5	-3,5	-1,0	-0,2
Ferroníquel[19]	56,0	45,0	-19,6	-1,1	-0,2
Otros sectores[20]	**378,5**	**720,8**	**90,4**		**7,6**
Oro no monetario (excepto minerales y concentrados de oro)[21]	377,7	718,6	90,1	89,9	7,6
Demás capítulos	0,7	2,8	271,2	0,5	0,0

Fuente: DIAN - DANE (cifras)

1.6 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:

ITEM	TIPO	DESCRIPCION	CANTIDAD	MESES DE SERVICIO
1	BUS/BUSETA	(capacidad de 30 a 40 pasajeros). Modelo 2009 o superior	9	
2	CAMIONETA/CAMPERO	Modelo 2021 o superior	8	
3	MICROBUS	Modelo 2015 o superior (Capacidad para mínimo 17 personas)	1	
4	CAMIÓN	Modelo 2025 o superior	1	

El futuro contratista para la prestación del servicio contratado debe disponer de los vehículos y recursos humanos que cumpliendo con los requisitos jurídicos y de tipo técnicos exigidos en el pliego de condiciones que rija el proceso de contratación y en la propuesta presentada.

El servicio contratado se utilizará para el traslado de deportistas y del talento humano (empleados y contratistas) vinculado a EL INDER para los diferentes lugares en la zona urbana y rural para el desarrollo de actividades derivadas o promovidos por INDER Valledupar.

1.7 Aspecto Regulatorio

DECRETO 1082 DE 2015

Artículo 2.2.1.1.1.6.1. "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 de Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y Análisis de Riesgo..."

Artículo 10, Requisitos habilitantes contenidos en el RUP. Las cámaras de comercio, con base en la información a la que hace referencia el artículo anterior, deben verificar y certificar los siguientes requisitos habilitantes:

Numeral 3: Capacidad Financiera - los siguientes indicadores miden la fortaleza financiera del interesado:

38

(a) índice de liquidez: activo corriente dividido por el pasivo corriente.
(b) índice de endeudamiento: pasivo total dividido por el activo total.
(c) Razón de cobertura de intereses: utilidad operacional dividida por los gastos de intereses.

Numeral 4. Capacidad Organizacional. Los siguientes indicadores miden el rendimiento de las inversiones y la eficiencia en el uso de activos del interesado:

(a) Rentabilidad del patrimonio: utilidad operacional dividida por el patrimonio.
(b) Rentabilidad del activo: utilidad operacional dividida por el activo total.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN LA MODALIDAD DE CONTRATACIÓN.

El artículo 2º de la ley 1150 de 2007, consagra las modalidades de selección que se pueden emplear para realizar la escogencia de un contratista de la administración, estableciendo para el efecto modalidades de selección, como son: La licitación pública, Selección Abreviada, Concurso de Méritos, Contratación Directa y la Mínima Cuantía.

Se tiene que la escogencia del contratista se hará desarrollando modalidad de LICITACION PUBLICA referida en el artículo 2 numeral 1 de la citada Ley.

De igual manera, se sustenta jurídicamente la modalidad de selección del presente proceso en el Decreto 1082 de 2015, en su Sección 2 – Modalidades de Selección, Sub sección 1 – Licitación Pública y todas las normas vigentes concordantes aplicables.

El servicio especial de transporte

El servicio especial de parque automotor terrestre se encuentra reglamentado bajo el Decreto 174 de 2001, en el cual lo define como aquel que se presta bajo la modalidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico

de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas 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.

Excepcionalmente, las empresas de transporte especial, pueden suplir deficiencias del parque automotor de las empresas regulares de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor por carretera, en períodos de alta demanda o por deficiencia de equipo, previo contrato escrito suscrito entre dichas empresas.

De acuerdo con el artículo 10 del decreto 174 del 2001, las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, deben solicitar y obtener habilitación para operar.

En lo que respecta a la perspectiva legal, el contrato que se pretende celebrar se fundamenta de conformidad con lo señalado por la ley 80 de 1993, la ley 1150 de 2007 y el decreto 1082 de 2015, Que no existen normas ambientales o cambios recientes en la materia que puedan afectar la ejecución del objeto contractual.

2. ANALISIS DE LA DEMANDA

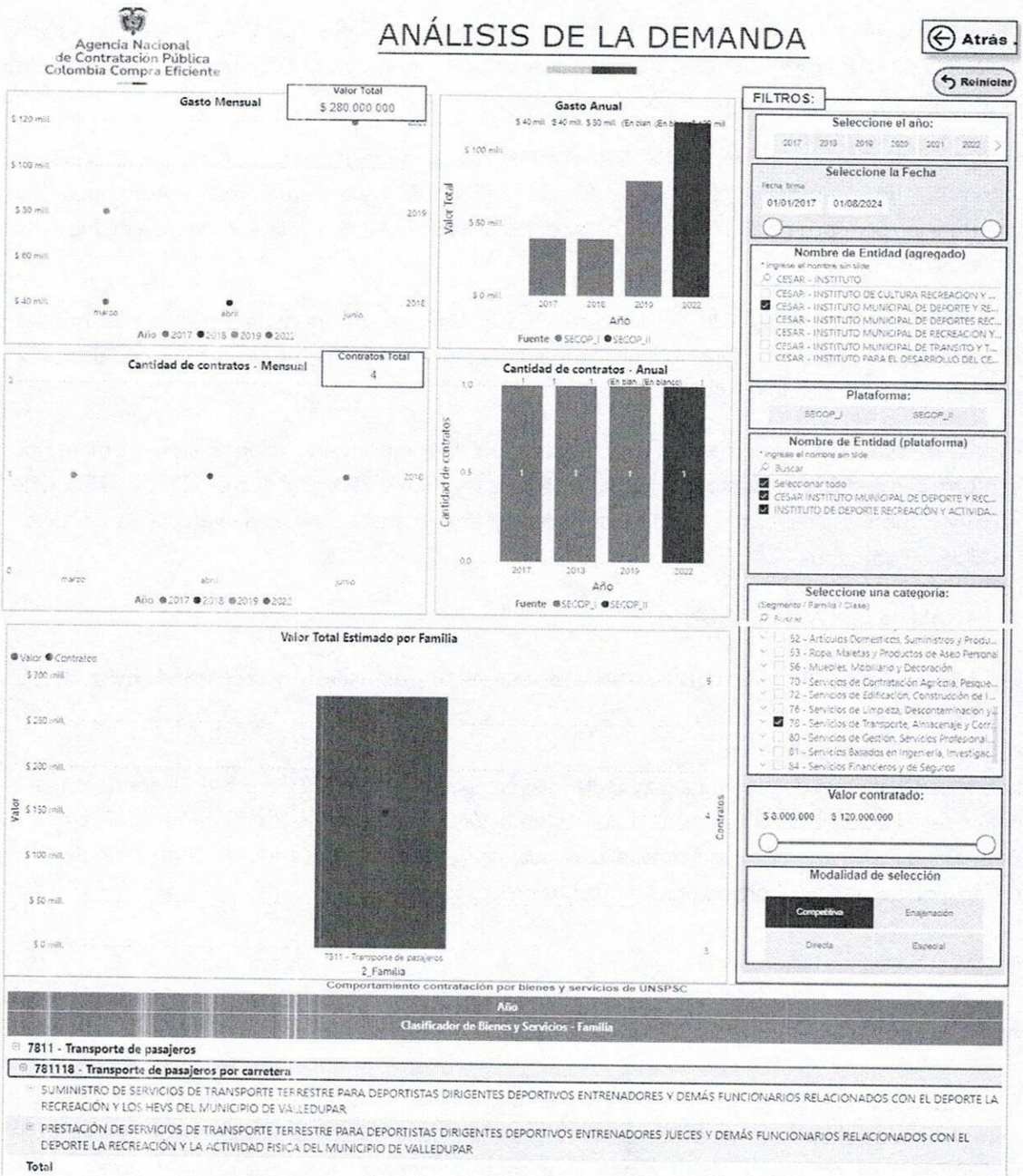
2.1 Adquisiciones Previas del instituto de deporte recreación y actividad física INDER Valledupar

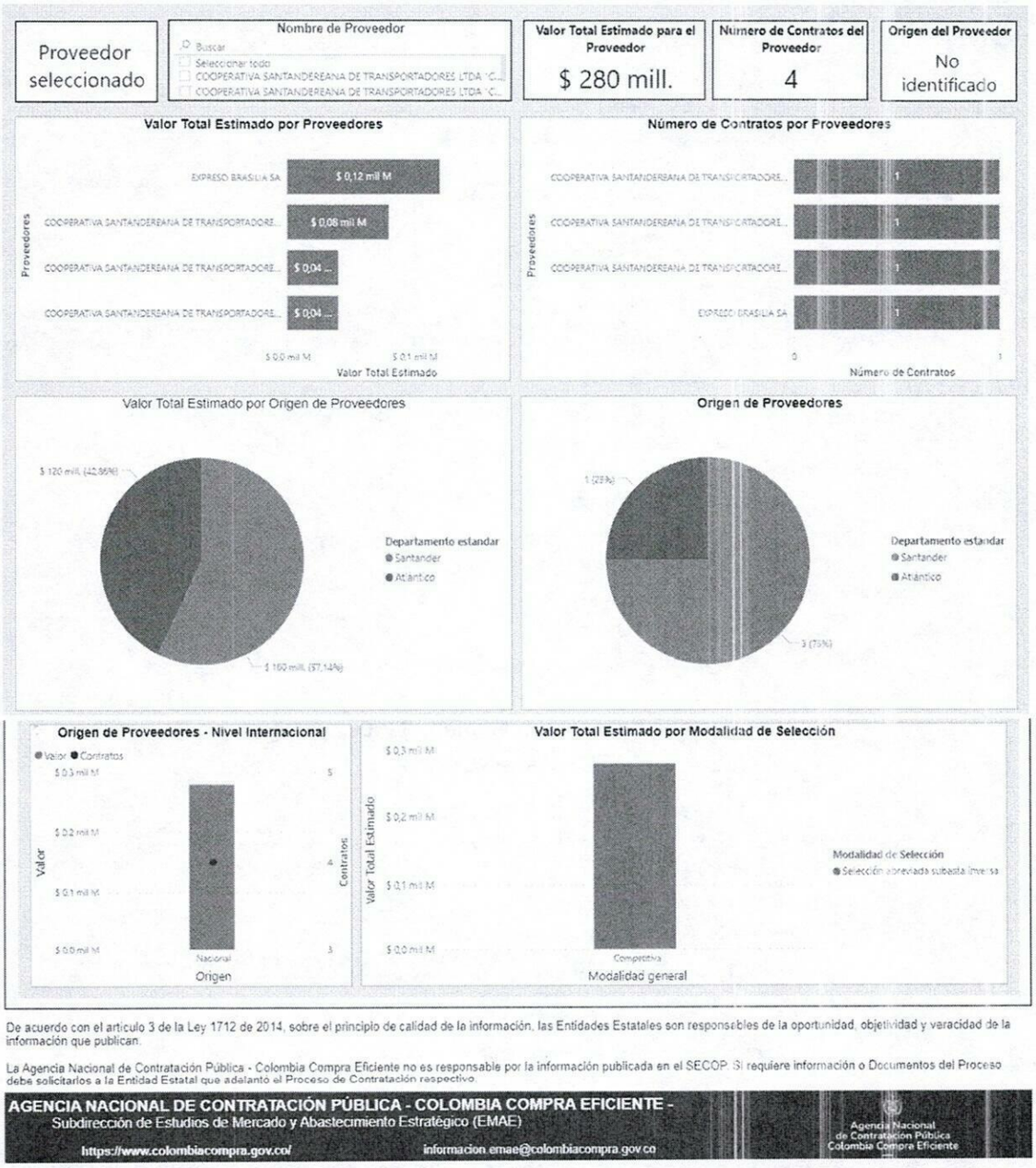
La entidad con el fin de tener una mayor claridad en cuanto al enfoque del presente contrato realiza una revisión en el Sistema Electrónico de Contratación Pública, procesos de contratación similares. Esto con el fin de identificar la forma, plazos, cuantía de los anteriores procesos, con el fin de tener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

Procesos de Contratación Anteriores:

ANALISIS DE LA DEMANDA SEGÚN EL MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRA-TEGICO –MAE.

De acuerdo al análisis de la Demanda en el Modelo de Abastecimiento Estratégico, se pudo determinar que el instituto de deporte recreación y actividad física INDER Valledupar De Valledupar realizó varios contratos con objeto similar al presente proceso durante los años anteriores, como se observa a continuación:


Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente
ANÁLISIS DE LA DEMANDA
Atrás
Reiniciar
FILTROS:
Gasto Mensual
Valor Total
$ 280.000.000
Gasto Anual
Cantidad de contratos - Mensual
Contratos Total
4
Cantidad de contratos - Anual
Valor Total Estimado por Familia
Seleccione el año:
Seleccione la Fecha
01/01/2017
01/08/2024
Nombre de Entidad (agregado)
Plataforma:
SECOP_I
SECOP_II
Nombre de Entidad (plataforma)
Seleccionar todo
Seleccione una categoría:
Valor contratado:
$ 0.000.000
$ 120.000.000
Modalidad de selección
Competitiva
Enajenación
Directa
Especial
Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC
Año
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia
7811 - Transporte de pasajeros
781118 - Transporte de pasajeros por carretera
SUMINISTRO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE PARA DEPORTISTAS DIRIGENTES DEPORTIVOS ENTRENADORES Y DEMÁS FUNCIONARIOS RELACIONADOS CON EL DEPORTE LA RECREACIÓN Y LOS HEVS DEL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR
PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE PARA DEPORTISTAS DIRIGENTES DEPORTIVOS ENTRENADORES JUECES Y DEMÁS FUNCIONARIOS RELACIONADOS CON EL DEPORTE LA RECREACIÓN Y LA ACTIVIDAD FISICA DEL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR
Total



De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014, sobre el principio de calidad de la información, las Entidades Estatales son responsables de la oportunidad, objetividad y veracidad de la información que publican.

La Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente no es responsable por la información publicada en el SECOP. Si requiere información o Documentos del Proceso debe solicitarlos a la Entidad Estatal que adelanto el Proceso de Contratación respectivo.

AGENCIA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA - COLOMBIA COMPRA EFICIENTE -
Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico (EMAE)
https://www.colombiacompra.gov.co/ informacion.emae@colombiacompra.gov.co
Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente

41

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 INSTITUTO DE DEPORTE RECREACIÓN Y ACTIVIDAD FÍSICA INDER VALLEDUPAR hace una revisión en la página del SECOP y encuentra los siguientes procesos:

Detalle del Proceso Número: LP-002-2023

CORMACARENA CORPOCESAR

INFORMACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

Información

CORPOCESAR

Precio estimado total:	1.115.600.000 COP
Número del proceso	LP-002-2023 (Presentación de oferta)
Título:	PRESTACION DE SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL PARA CORPOCESAR DENTRO Y FUERA DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR, TRANSPORTE DE CARGA DE ELEMENTOS INCAUTADOS DENTRO DE LAS COMPETENCIAS DERIVADA DE LA
Fase:	Presentación de oferta
Estado:	Proceso adjudicado y celebrado
Fase previa	Presentación de observaciones
Descripción:	PRESTACION DE SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL PARA CORPOCESAR DENTRO Y FUERA DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR, TRANSPORTE DE CARGA DE ELEMENTOS INCAUTADOS DENTRO DE LAS COMPETENCIAS DERIVADA DE LA LEY 13333 DE 2009 Y DEMAS ELEMENTOS QUE REQUIERA LA ENTIDAD BAJO LA MODALIDAD DE MONTO AGOTABLE
Tipo de proceso	Licitación pública

MiPyme

Limitación de todo el proceso a MiPymes	Sí ◉ No

Datos del contrato

Tipo de contrato	Prestación de servicios
Justificación de la modalidad de contratación	Ley 1150 de 2007
Duración del contrato:	7 (Meses)
Dirección de ejecución del contrato	km 1 via a la Paz lote 1 uic casa e campo Valledupar Cesar COLOMBIA

42

Detalle del Proceso Número: LP-002-2024

CORMACARENA

INFORMACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

Información

CORMACARENA

Precio estimado total:	426.140.000 COP
Número del proceso	LP-002-2024 (Presentación de oferta)
Título:	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN LA MODALIDAD DE TRANSPORTE ESPECIAL, Y CARGA PROPORCIONAL, CON VEHÍCULOS AUTOMOTORES FULL EQUIPO, PARA SERVICIO EXCLUSIVO DE LA CORPORAC
Fase:	Presentación de oferta
Estado:	Proceso adjudicado y celebrado
Fase previa	Presentación de observaciones
Descripción:	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN LA MODALIDAD DE TRANSPORTE ESPECIAL, Y CARGA PROPORCIONAL, CON VEHÍCULOS AUTOMOTORES FULL EQUIPO, PARA SERVICIO EXCLUSIVO DE LA CORPORACIÓN, EN VIRTUD DEL CUMPLIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR CORMACARENA
Tipo de proceso	Licitación pública

MiPyme

Limitación de todo el proceso a MiPymes	Sí ◉ No

Datos del contrato

Tipo de contrato	Prestación de servicios
Justificación de la modalidad de contratación	Ley 1150 de 2007
Duración del contrato:	6 (Meses)
Dirección de ejecución del contrato	CRA 44C No 33B-24 Villavicencio Meta COLOMBIA

Detalle del Proceso Número: SGBCDUMCS1465-20

GOBERNACION DEL HUILA

Resumen de información del proceso | Cuestionario | Contratos | Docum. Información adicio

Resumen de información del proceso

INFORMACIÓN

Información

Número del proceso	SGBCDUMCS1465-20
Título	PRESTAR EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTE AUTOMOTOR AL DE PERSONAS I LA MAQUINARIA DE PROPIEDAD DEL DEPARTAMENTO DEL HUILA PARA LA JN DE LA EMERGEN
Estado	Proceso adjudicado y celebrado
Tipo de proceso	Contratación directa.
Unidad de contratación	SECRETARIA DE GOBIERNO Y DESARROLLO COMUNITARIO
Proceso para celebrar un Acuerdo Marco de Precios	No

Datos del contrato

Tipo de contrato	Prestación de servicios
Justificación de la modalidad de contratación	Urgencia manifiesta
Duración del contrato	30 (Días)
Fecha de terminación del contrato:	31/12/2020 12:00:00 PM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)
Dirección de ejecución del contrato	CARRERA 4 CALLE 8 ESQUINA Neiva Huila COLOMBIA
Valor estimado	25.000.000 COP
Lotes?	○ Si ◉ No

Clasificación del bien o servicio

Código UNSPSC	20102301 - Transporte de personal
Lista adicional de códigos UNSPSC	

Entidad Estatal

GOBERNACION DEL HUILA

★★★★★

Identificación

Dar publicidad al proceso	Si

Cronograma

Zona horaria	(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito
Firma del Contrato	28/12/2020 8:00:00 PM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)
Fecha de inicio de ejecución del contrato	28/12/2020 9:00:00 PM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)
Plazo de ejecución del contrato	31/12/2020 12:00:00 PM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)
Fecha de publicación del proceso	28/12/2020 6:50:42 PM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Configuración financiera

Definir Plan de Pagos?	No
¿Solicitud de garantías?	No

Detalle del Proceso Número: LP-SGR-006-2023
CESAR - ALCALDÍA MUNICIPIO DE VALLEDUPAR

INFORMACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

Información

ALCALDIA MUNICIPAL DE VALLEDUPAR

Precio estimado total:	1.238.832.064 COP
Número del proceso	LP-SGR-006-2023 (Presentación de oferta)
Título:	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 A
Fase:	Presentación de oferta
Estado:	Proceso adjudicado y celebrado
Fase previa	Presentación de observaciones
Descripción:	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 2023
Tipo de proceso	Licitación pública

MiPyme

Limitación de todo el proceso a MiPymes ○ Sí ◉ No

Datos del contrato

Tipo de contrato	Prestación de servicios
Justificación de la modalidad de contratación	Ley 1150 de 2007
Fecha de terminación del contrato:	31/12/2023 6:00:00 PM *(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)*
Dirección de ejecución del contrato	Carrera 5 No. 15 – 69, en la ciudad de Valledupar-Cesar Valledupar Cesar COLOMBIA
Código UNSPSC	78111800 - Transporte de pasajeros por carretera

44

Detalle del Proceso Número: LP-SGR-007-2022
CESAR - ALCALDÍA MUNICIPIO DE VALLEDUPAR

Resumen de información del proceso

▲ INFORMACIÓN

Información

Número del proceso	LP-SGR-007-2022 (Presentación de oferta)
Título	SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL PARA LA ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL (Presentación de oferta)
Estado	Proceso adjudicado y celebrado
Tipo de proceso	Licitación pública
Unidad de contratación	UNIDAD DE CONTRATACION SGR - 2022
Fase previa	Presentación de observaciones
Proceso para celebrar un Acuerdo Marco de Precios	No

Solicitud correspo

Lista de oferentes publicada

Fecha de publicación 12/05/2022 9:42:42 AM *((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)*

Posición	Estado	Razón	Fecha y hora de llegada	Proveedor
1	Pendiente		12/05/2022 12:03:19 AM *((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)*	CONSORCIO TIERRA DE FOLCLOR **Transporte de pasajeros** COLOMBIA, Valledupar Número de documento 901597283

45

Detalle del Proceso Número: LP-006-2021
CESAR - ALCALDÍA MUNICIPIO DE VALLEDUPAR

Resumen de información del proceso

▲ INFORMACIÓN

Información

Número del proceso	LP-006-2021 (Presentación de oferta)
Título	SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL PARA LAS SECTORIALES (Presentación de oferta)
Estado	Proceso adjudicado y celebrado
Tipo de proceso	Licitación pública
Unidad de contratación	SECRETARIA GENERAL 2021*
Fase previa	Presentación de observaciones
Proceso para celebrar un Acuerdo Marco de Precios	No

Solicitud

Lista de oferentes publicada

Fecha de publicación 24/05/2021 8:52:31 AM *((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)*

Posición	Estado	Razón	Fecha y hora de llegada	Proveedor
1	Pendiente		14/05/2021 8:22:26 AM *((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)*	TRANSPORTES ESPECIALES SAS COLOMBIA, Bogotá Número de documento 900935998

46

Detalle del Proceso Número: CMC 041 DE 2020
CESAR - ALCALDÍA MUNICIPIO DE VALLEDUPAR

Resumen de información del proceso | Evaluación | Cuestionario | I

Resumen de información del proceso

INFORMACIÓN

Información

Número del proceso	CMC-041-2020
Título	SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL PARA FORTALECIMIENTO AL P DEL SISBEN IV DEL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR
Estado	Proceso adjudicado y celebrado
Tipo de proceso	Mínima cuantía
Unidad de contratación	SECRETARIA GENERAL
Proceso para celebrar un Acuerdo Marco de Precios	No

Lista de oferentes publicada

Fecha de publicación 18/11/2020 11:55:18 AM *((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)*

Posición	Estado	Razón	Fecha y hora de llegada	Proveedor
1	Pendiente		17/11/2020 7:25:47 PM *((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)*	

Datos del contrato

Tipo de contrato	Prestación de servicios
Justificación de la modalidad de contratación	Presupuesto inferior al 10% de la menor cuantía
Descripción	SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL PARA FORTALECIMIENTO AL P DE MEJORAMIENTO DE COBERTURA DEL SISBEN IV DEL MUNICIPIO D
Duración del contrato	30 (Días)
Condiciones de entrega	Plataforma
Dirección de ejecución del contrato	CARRERA 5 NUMERO 15- 69 Valledupar Cesar COLOMBIA
Valor estimado	64.525.000 COP
Lotes?	○ Sí ◉ No

Clasificación del bien o servicio

Código UNSPSC	78111808 - Alquiler de vehículos
Lista adicional de códigos UNSPSC	

Plan anual de adquisiciones

¿Es una adquisición del PAA?	◉ Sí ○ No
PAA	2020

47

3. ESTUDIO DE LA OFERTA

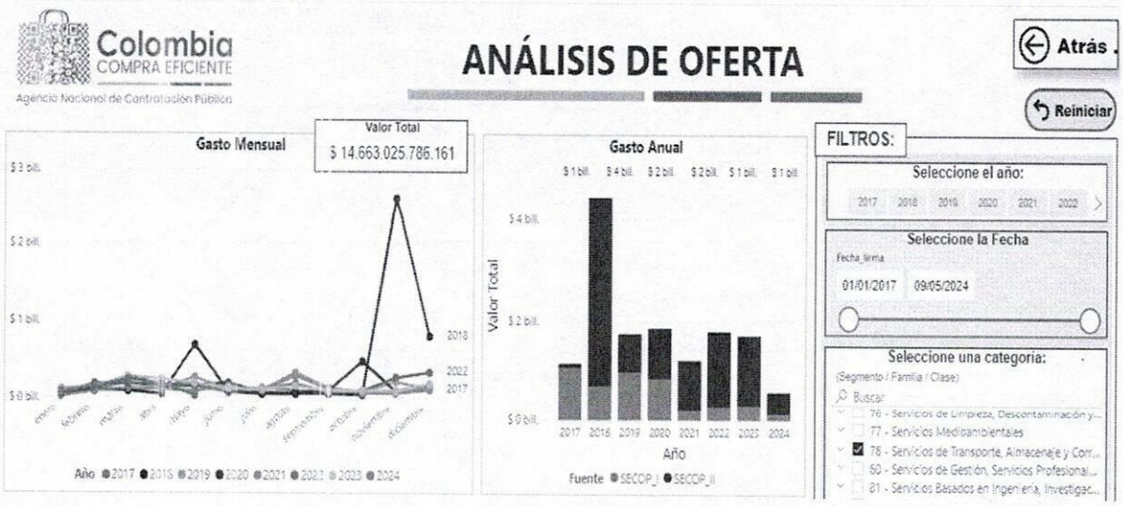
3.1 Identificación de proveedores del sector:

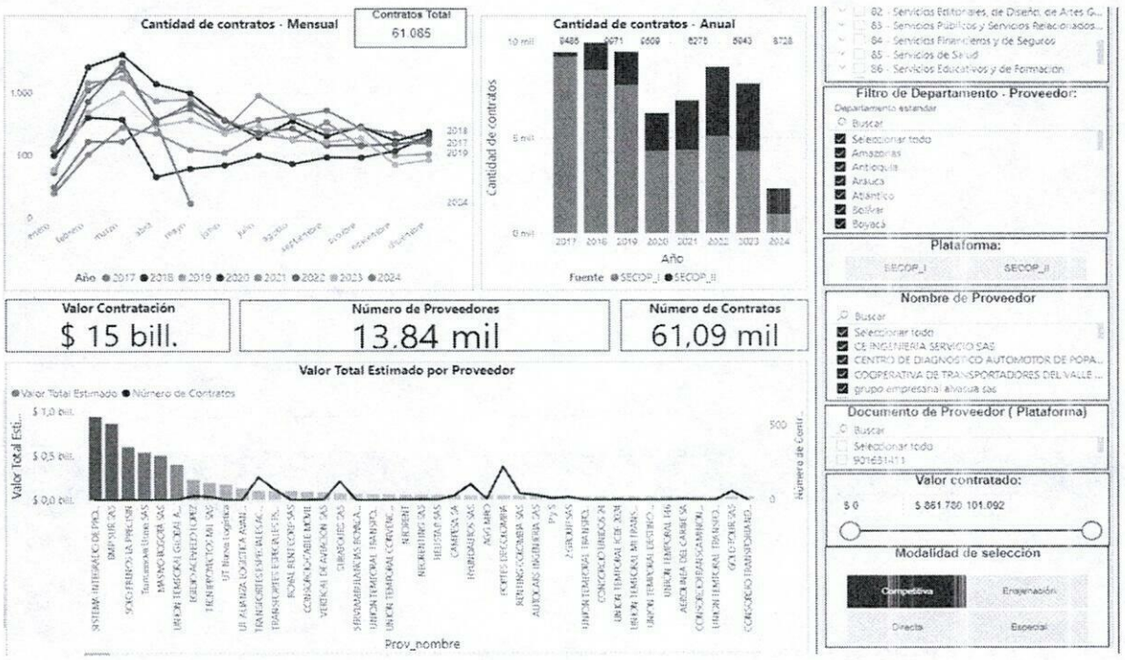
NIT	EMPRESAS
800029156	PALMIRA SA
800222540	CREDITRAN SAS
805002626	TRANSPORTES ESPECIALES TOURS DEL VALLE LIMITADA EN REORGANIZACION
830041168	INVERSIONES BARREAL C EN C S
830098216	DOLPHIN EXPRES SA
830133622	SUTAXI SAS
830502328	INTERCARIBE S.A.
830514198	INGENIERIA MARCH S.A.S.
890117522	TRANSPORTES ACEVEDO LIMITADA
890305700	INVERSIONES BELEN SAS
900009507	RTA PUNTO TAXI SAS
900049998	COMPAÑIA DE TRANSPORTADORES LA NACIONAL SA
900060024	JORGE CORZO E HIJOS & CIA S. EN C.

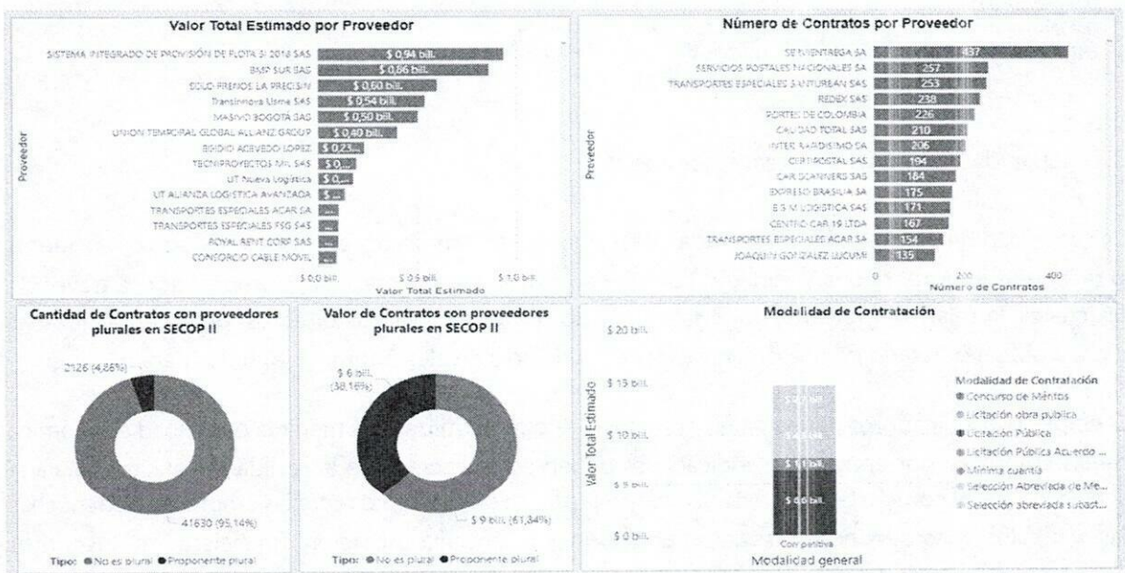
900068323	SOCIEDAD ALIANZA DE TRANSPORTES SAS
900108582	FREGO Y CIA S.A.S
900155645	PARRA ARTEAGA SAS
900186072	TRANSACTIVOS SAS
900273933	INVERCENTRO COLOMBAI SAS
900304875	TRANSPERSONAL DEL CARIBE SAS
900308171	ASHER SAS
900312903	AUTOMOTORES LA PATRIA LTDA
900358313	TRANSPORTES ESPECIALES GOLDEN SAS
900364615	ORGANIZACION SUMA SAS - EN REORGANIZACION

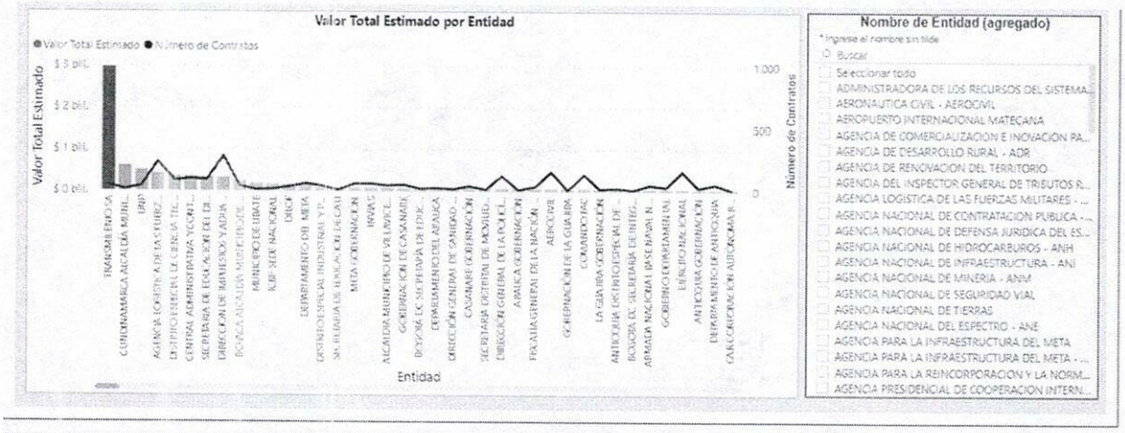
ANALISIS DE LA OFERTA SEGÚN EL MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATEGICO –MAE.

De acuerdo al análisis de la oferta en el Modelo de Abastecimiento Estratégico, se pudo determinar que a nivel Nacional y local se realizó varios contratos con objeto similar al presente proceso durante los años anteriores, como se observa a continuación:




Cantidad de contratos - Mensual
Contratos Total
61.085
Cantidad de contratos - Anual
Año
Fuente SECOP_I SECOP_II
Valor Contratación
$ 15 bill.
Número de Proveedores
13.84 mil
Número de Contratos
61,09 mil
Valor Total Estimado por Proveedor
Prov_nombre
Filtro de Departamento - Proveedor:
Plataforma:
Nombre de Proveedor
Documento de Proveedor (Plataforma)
Valor contratado:
$ 0
$ 861.780.101.092
Modalidad de selección
Competitiva
Directa
Especial


Valor Total Estimado por Proveedor
Valor Total Estimado
Número de Contratos por Proveedor
Número de Contratos
Cantidad de Contratos con proveedores plurales en SECOP II
Valor de Contratos con proveedores plurales en SECOP II
Modalidad de Contratación
Modalidad general



Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2017			2018			2019	
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor
7811 - Transporte de pasajeros	4910	$ 614.525.329.570	4,19%	5167	$ 3.924.135.941.317	26,76%	4936	$ 835.897.470
781118 - Transporte de pasajeros por carretera	4469	$ 577.676.119.367	3,94%	4699	$ 3.743.653.976.351	25,53%	4402	$ 789.192.127
781115 - Transporte de pasajeros aérea	210	$ 22.427.487.820	0,15%	268	$ 162.108.967.335	1,11%	347	$ 36.549.415
781117 - Transporte de pasajeros por mar	114	$ 2.771.454.263	0,02%	126	$ 4.693.956.423	0,03%	121	$ 5.941.126
781119 - Transporte espacial	112	$ 11.395.976.157	0,08%	68	$ 13.448.997.368	0,09%	59	$ 3.780.121
781116 - Transporte de pasajeros por ferrocarril	5	$ 254.291.963	0,00%	6	$ 230.043.840	0,00%	7	$ 434.679
7818 - Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes	3018	$ 312.600.378.139	2,13%	3117	$ 365.599.491.942	2,49%	3104	$ 580.910.690
7810 - Transporte de correo y carga	1171	$ 108.705.771.542	0,74%	1320	$ 87.199.444.767	0,59%	1166	$ 258.273.744
7813 - Almacenaje	79	$ 27.925.180.062	0,19%	79	$ 48.037.388.881	0,33%	93	$ 56.717.957
7814 - Servicios de transporte	258	$ 99.668.785.270	0,68%	253	$ 60.595.835.168	0,41%	174	$ 26.045.711
7812 - Manejo y embalaje de material	50	$ 928.832.090	0,01%	35	$ 1.764.297.616	0,01%	36	$ 2.527.423
Total	9486	$ 1.164.354.276.673	7,94%	9971	$ 4.487.332.399.691	30,60%	9509	$ 1.760.372.997

50

3.2 Capacidad financiera y organizacional

La capacidad financiera también llamada ratios financieras o indicadores financieros, son coeficientes o razones que proporcionan unidades contables y financieras de medida y comparación, a través de las cuales, la relación (por división) entre sí de dos datos financieros directos, permiten analizar el estado actual o pasado de una organización, en función a niveles óptimos definidos para ella.

El empleo de indicadores es una de las herramientas que se utiliza para medir la capacidad económica de las empresas, por ende, estos indicadores deben establecerse con la realidad financiera de cada sector ya que el comportamiento de la economía afecta de manera directa las empresas. Son muchas las variables macroeconómicas que pueden incidir en una situación financiera de los entes económicos hablando específicamente del sector transporte se evidencian algunos factores que puedan incidir en su rentabilidad como son:

- economía está expuesta a un choque muy fuerte en materia de precios
- La desaceleración de la economía
- El comportamiento del dólar que representa un incremento de precios en los servicios que usan tecnologías.

Para lo anterior se plantea analizar los siguientes indicadores financieros para las empresas del sector vigilancia.

- Nivel de endeudamiento
- Indice de liquedez
- Razon de cobertura de intereses

- Capacidad organizacional

Los Indicadores Financieros aquí establecidos obedecen al análisis de la información financiera consultada en la página SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES, donde se obtuvo la información de los estados financieros con Corte Financiero del año 2022 (31 de diciembre).

Por la naturaleza del contrato, el futuro proponente deberá contar con una empresa sólida, ya que estas son más productivas y garantizan la capacidad de alcanzar los objetivos en la prestación del servicio al instituto de deporte recreación y actividad física INDER Valledupar.

- **REGION:** COLOMBIA
- **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	3.690.464	2.280.804	22.490.616	16.801.393	5.689.223	1.941.967	1.820.522
2	TRANSPORTES ESPECIALES TOURS DEL VALLE LIMITADA EN REORGANIZACION	1.093.409	741.981	1.742.012	899.922	842.090	218.176	-
3	PARRA ARTEAGA SAS	2.422.332	1.681.280	11.216.811	8.161.539	3.055.272	160.151	-
4	INVESTMENT IN TRANSPORTATION SAS	198.579	18.742	640.587	19.257	621.330	18.370	5.953
5	TRANSPORTES ACEVEDO LIMITADA	1.298.401	189.400	6.055.655	301.665	5.753.990	221.241	-
6	JORGE CORZO E HIJOS & CIA S. EN C.	372.637	4.382	11.072.336	4.382	11.067.954	10.370	-
7	ASHER SAS	818.056	124.945	2.862.733	731.963	2.130.770	360.840	1.377
8	TRANSPORTES ESPECIALES GOLDEN SAS	2.002.711	1.418.624	3.635.159	1.577.935	2.057.224	255.363	221.826
9	TRANSPORTES CSC SAS EN REEORGANIZACION	5.352.388	1.122.314	9.435.164	3.827.260	5.607.904	1.140.776	-
10	TRANSPORTES ESPECIALES FRANCO	206.424	260.867	627.037	375.940	251.097	27.151	-
11	DOLPHIN EXPRES SA	3.330.133	1.388.564	13.382.638	6.573.334	6.809.304	604.068	-
12	INVERSIONES BELEN SAS	681.339	52.482	2.244.584	1.043.125	1.201.459	- 10.365	-
13	TRANSACTIVOS SAS	150.693	40.413	1.259.624	990.558	269.066	138.455	25.510
14	INVERCENTRO COLOMBIA SAS	1.689.721	4.583.298	6.013.374	4.583.298	1.430.076	- 370.328	-
15	AUTOMOTORES LA PATRIA LTDA	10.951	6.523	408.784	239.729	169.055	- 12.478	-
16	INVERSIONES KRAMEDDINE CHAUCHAR SAS	1.072.092	985.880	5.504.696	1.239.066	4.265.630	76.538	117.769
17	COMPAÑIA DE INVERSIONES COLOMBIA SAS	6.335.959	35.528	29.606.087	3.530.208	26.075.879	3.863.701	4.734
18	FREGO Y CIA S.A.S	2.142.126	16.775	3.174.677	16.775	3.157.902	229.210	-
19	CENTRO DE INVERSIONES TOLIMA SAS	427.898	1.676.803	13.438.268	10.209.960	3.228.308	118.140	329.377
20	INVERSIONES SALVAR SAS	199.637	62.724	199.637	92.010	107.627	47.000	23.459

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	1,62	0,75	1,07	0,34	0,09
2	TRANSPORTES ESPECIALES TOURS DEL VALLE LIMITADA EN REORGANIZACION	1,47	0,52	indt	0,26	0,13
3	PARRA ARTEAGA SAS	1,44	0,73	indt	0,05	0,01
4	INVESTMENT IN TRANSPORTATION SAS	10,60	0,03	3,09	0,03	0,03
5	TRANSPORTES ACEVEDO LIMITADA	6,86	0,05	indt	0,04	0,04
6	JORGE CORZO E HIJOS & CIA S. EN C.	85,04	0,00	indt	0,00	0,00
7	ASHER SAS	6,55	0,26	indt	0,17	0,13
8	TRANSPORTES ESPECIALES GOLDEN SAS	1,41	0,43	1,15	0,12	0,07
9	TRANSPORTES CSC SAS EN REEORGANIZACION	4,77	0,41	indt	0,20	0,12
10	TRANSPORTES ESPECIALES FRANCO	0,79	0,60	indt	0,11	0,04
11	DOLPHIN EXPRES SA	2,40	0,49	indt	0,09	0,05
12	INVERSIONES BELEN SAS	12,98	0,46	indt	-0,01	0,00
13	TRANSACTIVOS SAS	3,73	0,79	5,43	0,51	0,11
14	INVERCENTRO COLOMBAI SAS	0,37	0,76	indt	-0,26	-0,06
15	AUTOMOTORES LA PATRIA LTDA	1,68	0,59	indt	-0,07	-0,03
16	INVERSIONES KRAMEDDINE CHAUCHAR SAS	1,09	0,23	0,65	0,02	0,01
17	COMPAÑIA DE INVERSIONES COLOMBIA SAS	178,34	0,12	816,16	0,15	0,13
18	FREGO Y CIA S.A.S	127,70	0,01	indt	0,07	0,07
19	CENTRO DE INVERSIONES TOLIMA SAS	0,26	0,76	0,36	0,04	0,01
20	INVERSIONES SALVAR SAS	3,18	0,46	2,00	0,44	0,24
TOTAL		452,26	8,43	829,90	2,30	1,17
PROMEDIO		22,61	0,42	41,50	0,12	0,06

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:

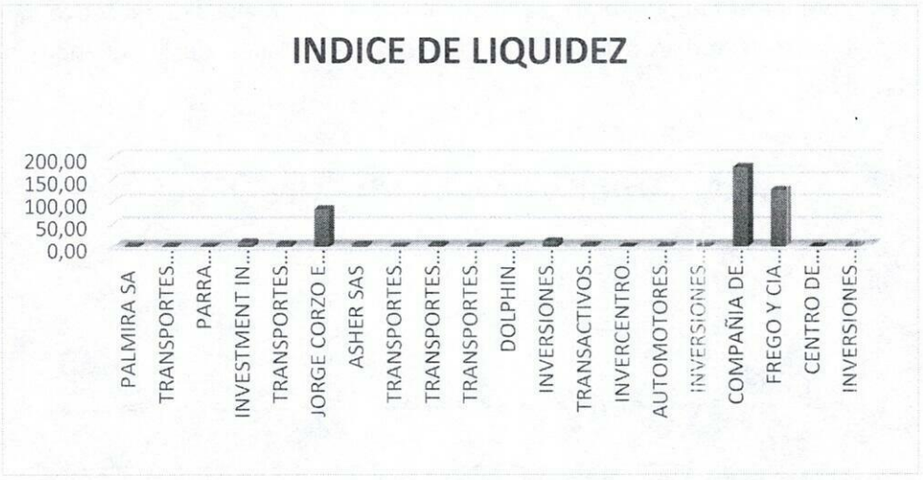
Estas razones indican el monto del dinero de terceros que se utilizan para generar utilidades, estas son de gran importancia ya que estas deudas comprometen a la empresa en el transcurso del tiempo. Si el índice es mayor, la empresa se desarrolla mayormente con capital ajeno, queriendo decir que existe 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. El Índice de Endeudamiento para el presente proceso será Menor o Igual al **42%,** permitiendo así una mayor pluralidad de oferentes.

B. Índice de Liquidez:

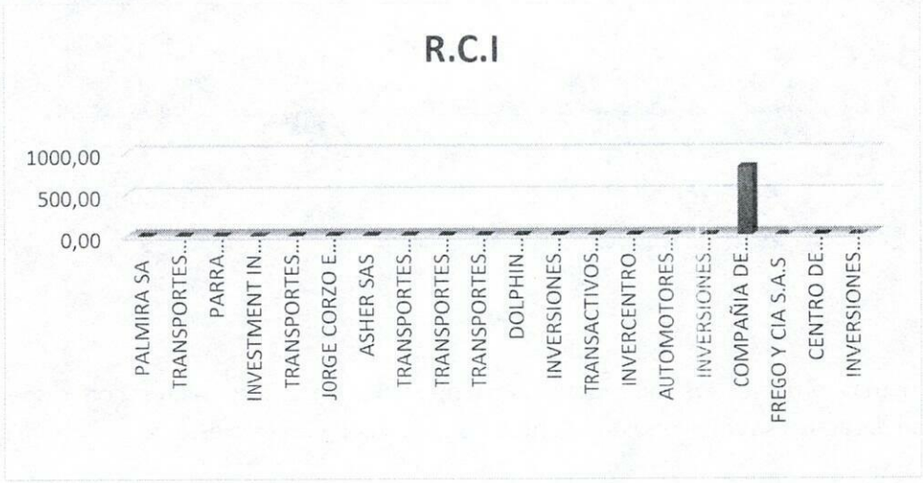
La liquidez de una organización es juzgada por la capacidad para saldar las obligaciones a corto plazo que se han adquirido a medida que éstas se vencen. Se refieren no solamente a las finanzas totales de la empresa, sino a su habilidad para convertir en efectivo determinados activos y pasivos corrientes. 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 reporto el sector durante este periodo fue de 3 veces, indicador que se tendrá en cuenta para el presente proceso de contratación.

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.

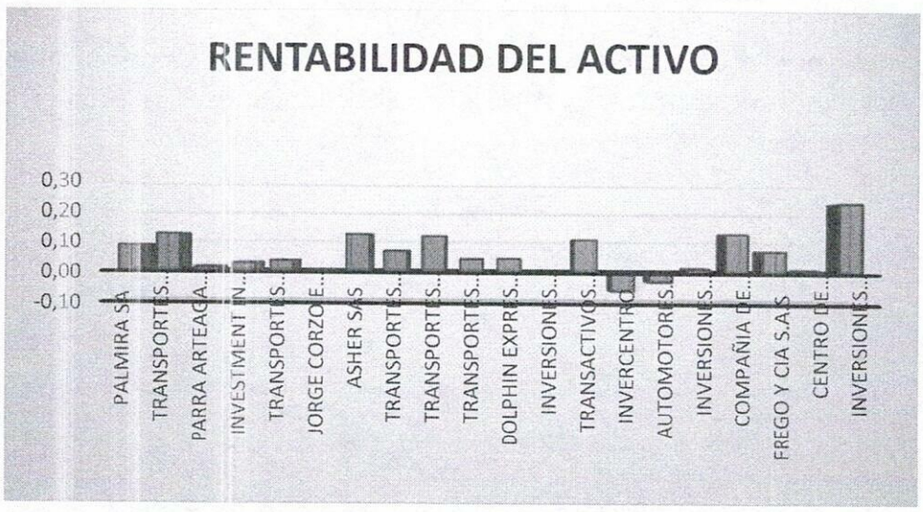


Estos porcentajes nos indican cuantas veces la empresa puede pagar los intereses generados en un periodo determinado, es decir, que entre mayor sea, indica que la empresa posee gran cobertura para pagar sus intereses a un corto tiempo. Cabe señalar, que estos indicadores pueden ser indeterminados, debido 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 3 veces.

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 6%, por lo que se sugiere en este estudio que el indicador sea

igual o mayor (≥) a **6%**, ahora en cuanto a la rentabilidad del patrimonio se encuentra en 12%, por lo que se recomienda que sea mayor o igual (≥) a **12%.**

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 ≥ 3 veces	I.E ≤ 42%	R.C.I ≥ 3 veces INDETERMINADO	R.P ≥ 12%	R.A ≥ 6%

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 especifico 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.
SMMLV	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.
FOB	FOB (del inglés Free ON BOARD, «Libre a bordo, puerto de carga convenido») es un incoterm —una cláusula de comercio internacional— que se utiliza para operaciones de compraventa en las que el transporte de la mercancía se realiza por barco, ya sea marítimo o fluvial. Siempre debe utilizarse seguido del nombre de un puerto de carga. FOB es uno de los incoterms más utilizados.

Fuentes:

https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/servicios/encuesta-de-transporte-urbano-etup
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-mar2024.pdf
https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica#:~:text=En%20abril%20de%202024%20la,la%20anual%207%2C16%25.
https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/bol-IPC-abr2024.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-IVtrim2023.pdf
https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/trm
https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/exportaciones
https://www.dane.gov.co/files/operaciones/EXPORTACIONES/bol-EXPORTACIONES-mar2024.pdf
https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiOTNjY2MyZmUtZWE1My00NmY4LWJiMDctNjE4NTA0OTFkZGQyIiwidCI6IjdiMDkwNDFILTI0NTEtNDlkMC04Y2IxLTc5ZDVlM2Q4YzFiZSIsImMiOjR9&pageName=ReportSectione5c384a004e1d3e0a667