ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

ESTUDIO PREVIO 2026-01791

De conformidad con lo establecido en el Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, según: La Entidad Estatal debe hacer, durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del proceso de contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de riesgos, la Gobernación de Casanare realizó el análisis del sector aplicando las directrices contempladas en la Guía de Elaboración de Estudios del Sector GEES – versión 2, del 24 de junio de 2022, emitida por Colombia Compra Eficiente.

OBJETO DEL CONTRATO:	ADQUISICIÓN DE UNA MÁQUINA PAVIMENTADORA DE ASFALTO (FINISHER) Y UN VEHÍCULO TIPO CAMIÓN DOBLE CABINA A ESTACAS, CON EL FIN DE FORTALECER LA CAPACIDAD OPERATIVA DEL BANCO DE MAQUINARIA DE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA DEL DEPARTAMENTO DE CASANARE PARA LA EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES DE PAVIMENTACIÓN, REPAVIMENTACIÓN, MEJORAMIENTO, REHABILITACIÓN, PARCHEO Y REPARCHEO DE LA RED VIAL SECUNDARIA DEPARTAMENTAL.
PRESUPUESTO OFICIAL:	El presupuesto oficial estimado corresponde a DOS MIL CIENTO SEIS MILLONES TRECIENTOS MIL PESO M/CTE ($ 2.106.300.000,00) el cual se estructuro teniendo en cuenta cantidades, valores promedio por ítems conforme a los precios del mercado valorados a través de tres cotizaciones solicitadas, de las que se efectuó la comparación y establecieron valores para las actividades.
PLAZO DEL CONTRATO:	El plazo estimado para la ejecución del contrato es de noventa (90) días, contados a partir de la suscripción del acta de inicio.

1. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

El Departamento de Casanare, en atención a las disposiciones legales vigentes y para efectos de satisfacer las necesidades de bienes y servicios que requiere para el cumplimiento de sus funciones, debe someter sus procesos de contratación a lo establecido en el Estatuto General de la Contratación Estatal. En atención a lo dispuesto en el Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, en la etapa de planeación se debe realizar un análisis que permita conocer el sector relativo al objeto del proceso contractual a adelantar desde una perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de riesgo.

Es importante destacar; que la adquisición objeto del estudio previo se encuentra enmarcado dentro del sector COMERCIO, adquisición BIENES Y SERVICIOS.

El desarrollo de actividades del SECTOR COMERCIO consiste en el intercambio de bienes y servicios entre seres humanos, organizaciones y países, siendo una de las dinámicas centrales para lograr la paz y la estabilidad. Existen distintas organizaciones de rango internacional que velan por el establecimiento de reglas comerciales justas o por el entendimiento entre las naciones que comercian. Entre ellas se encuentran la Organización Mundial del Comercio (OMC), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y el Banco Mundial (BM)

La industria automotriz se ha consolidado como una de las industrias más dinámicas en la economía mundial. Este sector está conformado por la industria de fabricación, ensamblaje y la comercialización de automotores, mercado que es influenciado por variables macroeconómicas como: (I) la tasa de cambio; (II) el crecimiento de la economía; (III) la tasa de interés, (IV) la confianza de los consumidores; y (V) las expectativas que generan los acuerdos comerciales. En el caso del sector automotriz, es necesario tener en cuenta el área de Postventa el cual implica el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos adquiridos. Según el parque automotor registrado en el Registro Único Nacional de Transito (RUNT).

En el ámbito comercial, interviene el desarrollo de una orden o contrato: Llámese de servicios, obra, trabajo, compra, suministro, etc., que se ejerce a partir de la firma y perfeccionamiento del mismo, hasta su liquidación definitiva. En el caso particular a contratar se analiza el comportamiento dentro de la economía del sector Comercio al por mayor y al por menor, y de las principales variables económicas; con el fin de identificar factores que puedan ser relevantes en el proceso de contratación.

1.1. ASPECTOS ECONÓMICOS

➢ Comportamiento

A inicios de 2026, el mercado de vehículos pesados en Colombia muestra una recuperación sólida, liderando el crecimiento automotor en Latinoamérica con un incremento cercano al 38.9%. Tras un periodo de contracción en 2023 y 2024, el sector ha repuntado gracias a condiciones financieras más favorables y la necesidad de renovación de flota.

Dinámica de Ventas y Marcas Líderes

El mercado está impulsado principalmente por el segmento de carga (camiones, tractocamiones y volquetas), donde se observa una competencia creciente entre marcas tradicionales y nuevas opciones internacionales.

Líderes de Mercado: Foton encabeza las ventas con una participación del 25.9%, seguido de cerca por Chevrolet (23.6%). Otras marcas con presencia relevante incluyen a International, Kenworth, JAC e Hino.

Segmentación por Carrocería: En el parque automotor predominan los vehículos con carrocería tipo estacas (54.85%), seguidos por los volcos (15.91%) y furgones (15.5%).

Nuevos Competidores: Se registra la entrada de diversas marcas chinas que buscan ganar terreno mediante precios competitivos y soluciones específicas para la topografía colombiana.

Factores que Impulsan el Mercado

- **Renovación de Flota:** Los vehículos nuevos ofrecen un ahorro operativo de hasta el 15%, lo que incentiva a las empresas a actualizar sus equipos.
- **Entorno Macroeconómico:** Una tasa de cambio más estable y el descenso gradual de las tasas de interés han facilitado la adquisición de unidades pesadas en 2025 y lo que va de 2026.
- **Regulación y Apoyos:** El gobierno ha implementado medidas para fomentar la estabilidad de los pequeños transportadores (que representan el 80% del sector) y promover una renovación responsable del parque automotor.

Desafíos Actuales
A pesar del crecimiento, el sector enfrenta retos críticos:

- **Inseguridad Vial:** Los transportadores reportan un incremento en robos y actos de violencia en las carreteras, afectando la operatividad nacional.
- **Costos Operativos:** El Índice de Costos del Transporte de Carga (ICTC) del DANE sigue siendo un indicador clave para la rentabilidad, en un contexto donde a veces existe una sobreoferta de vehículos frente a la carga disponible.

Respecto al mercado de máquinas pavimentadoras en Colombia atraviesa un periodo de dinamismo estratégico impulsado por el repunte de las obras civiles y ambiciosos planes de infraestructura vial para el periodo 2025-2026.

Estado Actual y Tendencias
Tras un 2024 de estabilización, el sector de maquinaria amarilla proyecta un crecimiento impulsado por la inversión en vías:

- **Repunte en Obrx1as Civiles:** Se espera que este sector sea el mayor dinamizador de la construcción en 2026, con un crecimiento proyectado del 13.1%.
- **Enfoque en Vías Terciarias:** Dado que solo el 6% de las vías terciarias en Colombia están pavimentadas, existe una demanda latente masiva para equipos de pavimentación en proyectos de conectividad regional.
- **Digitalización de Compras:** Las subastas virtuales y plataformas de venta online (como Equippo o Truck1) están revolucionando la adquisición de maquinaria pesada, facilitando el acceso a equipos usados y nuevos con garantías internacionales.

Marcas y Actores Clave
El mercado colombiano está dominado por fabricantes globales que operan a través de distribuidores locales autorizados:

- Marcas Líderes: Caterpillar (Cat), Wirtgen Group (incluyendo la marca especializada Vögele), Volvo Construction Equipment, Dynapac y Ammann son los referentes en tecnología de pavimentación asfáltica.

Distribuidores Principales:

- Gecolsa: Representante exclusivo de Caterpillar, líder en soporte posventa y repuestos.
- RYLSA: Distribuidor relevante de diversas líneas de maquinaria pesada en el país.
- Competencia Emergente: Marcas chinas como XCMG y Sany ganan terreno ofreciendo equipos con una relación costo-beneficio competitiva para proyectos de mediana escala.

Proyectos que Impulsan la Demanda (2026)

La necesidad de pavimentadoras está directamente ligada a los grandes contratos viales activos:

- Plan de Pavimentación en Antioquia: Inicio de obras para pavimentar 634 km en 29 corredores viales, con metas de finalización para finales de 2026.
- Vías para la Paz: El programa de Invías contempla la intervención urgente de 20 ejes viales estratégicos entre 2026 y 2035.
- Proyectos 5G: Megaproyectos como ALO Sur, Accesos Norte II y la ruta Buga – Buenaventura mantienen una demanda constante de flotas de pavimentación de alto rendimiento.

Tipos de Maquinaria Demandada

- Pavimentadoras de Asfalto: Las más comunes para el desarrollo de autopistas y vías urbanas.
- Equipos de Fresado: Cruciales para la rehabilitación de vías existentes antes de aplicar nuevas capas.
- Pavimentadoras de Concreto: Utilizadas en proyectos específicos de alta durabilidad, aunque enfrentan mayores retos de costo inicial.

➢ **Importación de maquinaria**

La importación de maquinaria pavimentadora en Colombia para 2026 se rige por un marco de modernización de flota y requisitos técnicos estrictos, impulsado por el crecimiento del 10% en las importaciones totales del país durante 2025.

1. Costos y Aranceles Estimados

El costo final de nacionalización depende del valor CIF (Costo, Seguro y Flete) y la subpartida arancelaria específica:

- Aranceles: Generalmente oscilan entre el 10% y el 15% ad-valorem. Sin embargo, existen beneficios arancelarios para maquinaria destinada a proyectos de interés social o regiones específicas (como la Ley de la Amazonía).
- IVA: Se aplica una tarifa general del 19% sobre la base gravable (Valor CIF + Arancel).
- Origen: Los principales socios comerciales para maquinaria pesada son Estados Unidos y China, seguidos por Brasil y México.

2. Requisitos para Maquinaria Nueva y Usada

La importación de equipos usados es posible pero está sujeta a controles más rigurosos para proteger el medio ambiente y la industria local:

- Limpieza Fitosanitaria (ICA): Según la Resolución 24680, toda máquina (especialmente usada) debe ingresar 100% libre de suelo, materia orgánica o semillas para prevenir plagas.
- Licencia Previa: Las máquinas usadas suelen requerir una licencia de importación aprobada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo antes de su embarque.
- Documentación: Es obligatorio presentar factura comercial, lista de empaque, certificado de origen (para aplicar a TLCs) y el registro en el RUT como importador ante la DIAN.

3. Tendencias de Mercado 2026

- Equipos Inteligentes: Crece la importación de pavimentadoras con tecnologías de telemetría e IoT para optimizar el consumo de combustible y la precisión del asfalto.
- Logística: La mayoría de la maquinaria pesada ingresa por los puertos de Buenaventura y Cartagena, requiriendo coordinación especializada para el transporte terrestre de carga sobredimensionada.

➢ **Adquisiciones recientes y anuncios de futuras adquisiciones**

El gobierno colombiano, a través de diversas entidades nacionales y territoriales, ha realizado compras significativas de maquinaria amarilla (que incluye pavimentadoras) entre 2025 y inicios de 2026 para fortalecer la infraestructura vial y la atención de emergencias.

Estas adquisiciones se dividen principalmente en tres niveles:

Gobiernos Departamentales y Municipales (Recientes)

Varias gobernaciones han renovado sus "combos de maquinaria" para mantenimiento vial autónomo:

- Cundinamarca: En junio de 2025, la gobernación anunció una inversión superior a $21.000 millones para la compra de maquinaria destinada a municipios y a la Unidad de Mantenimiento Vial.
- Caldas: A finales de 2025, el departamento adquirió 41 nuevos equipos (con una inversión de $18.000 millones) para reforzar las labores de infraestructura vial.
- Cali: En diciembre de 2025, la alcaldía presentó una nueva flota de maquinaria pesada adquirida a fabricantes como Dynapac (especialista en pavimentación y compactación), aunque el proceso ha enfrentado debates por retrasos en la entrega total.
- Boyacá: Inició en enero de 2025 un proceso de subasta para la adquisición de kits de maquinaria para la gestión vial del departamento.

2. Entidades Nacionales (Modelos de Contratación)

- Invías: Aunque su enfoque principal es la contratación de terceros para obras (proyectos 5G y Vías para la Paz), el instituto gestiona la aprobación estratégica de recursos para que regiones apartadas adquieran sus propios equipos.
- Ejército Nacional: A través de sus batallones de ingenieros, el Ejército participa en programas de pavimentación por autogestión, utilizando maquinaria propia o convenida con municipios para intervenir vías terciarias en zonas críticas.

3. Mecanismos de Compra

El Estado está migrando hacia modelos de compra más transparentes:

- Subastas Virtuales: Se ha consolidado el uso de plataformas de subastas para democratizar la compra de maquinaria por parte de entidades públicas, permitiendo adquirir equipos nuevos con soporte posventa garantizado.
- Licitaciones Internacionales: Para proyectos de gran envergadura (como el Metro de Bogotá o túneles estratégicos), el gobierno adjudica contratos que incluyen la provisión de equipos especializados de fabricantes globales.

Resumen de marcas adquiridas por el Estado: En los procesos recientes destacan equipos de Bomag (Alemania), Case (EE. UU.) y Dynapac (Suecia)

➢ **Indicadores económicos que pueden influir en el desarrollo del proceso**

- **TRM**



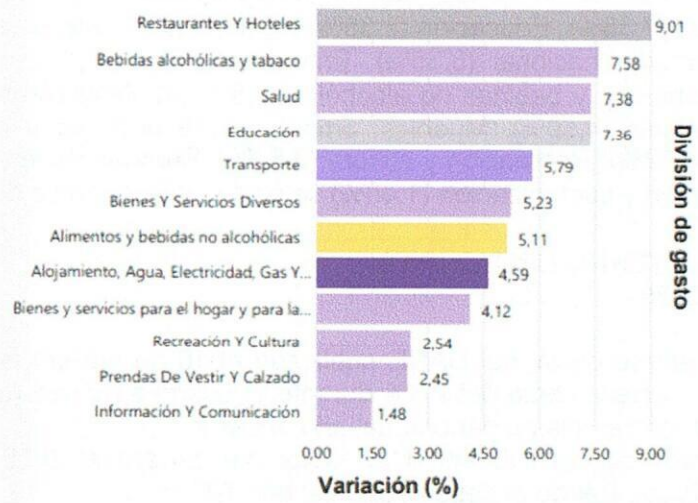
- **IPC**
  Información enero de 2026

El índice de Precios al Consumidor (IPC) es una investigación estadística que permite medir la variación porcentual promedio de los precios al por menor de un conjunto de bienes y servicios de consumo final que demandan los consumidores. El indicador es utilizado para la toma de decisiones, tanto del gobierno como de los entes privados, al tiempo que permite analizar situaciones de carácter económico. Los propósitos de uso de la información del IPC se pueden circunscribir diferentes ámbitos de uso nacional. Principalmente, el índice se usa como factor de ajuste en la determinación de salarios, estados financieros, en la solución de demandas laborales y fiscales- igualmente, el IPC se emplea para calcular la pérdida de poder adquisitivo de la moneda, para obtener equilibrios en partidas de las cuentas nacionales y como factor de análisis del comportamiento de la economía.

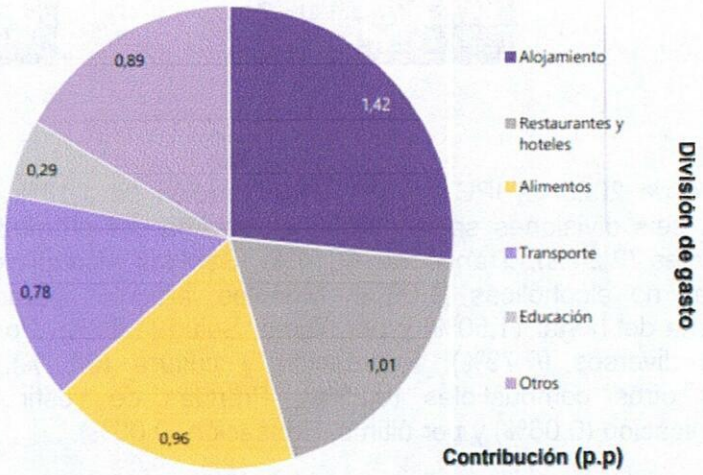
IPC	Enero			
	Variación mensual		Variación anual	
	2025	2026	2025	2026
IPC total	0,94	**1,18**	5,22	**5,35**

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%).

Variación y contribución anual del IPC por divisiones de gasto
Enero 2026



Variación y contribución anual del IPC por divisiones de gasto
Enero 2026



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

- **PRODUCTO INTERNO BRUTO (PIB)**
  IV Trimestre 2025

De acuerdo con el reporte oficial del DANE publicado el 16 de febrero de 2026, la economía colombiana registró un crecimiento del 2.3% durante el cuarto trimestre (octubre-diciembre) de 2025 en comparación con el mismo periodo del año anterior.
Este resultado permitió que el PIB anual de Colombia cerrara el 2025 con una expansión consolidada del 2.6%, superando el desempeño del año 2024.

Puntos clave del boletín (4T-2025)

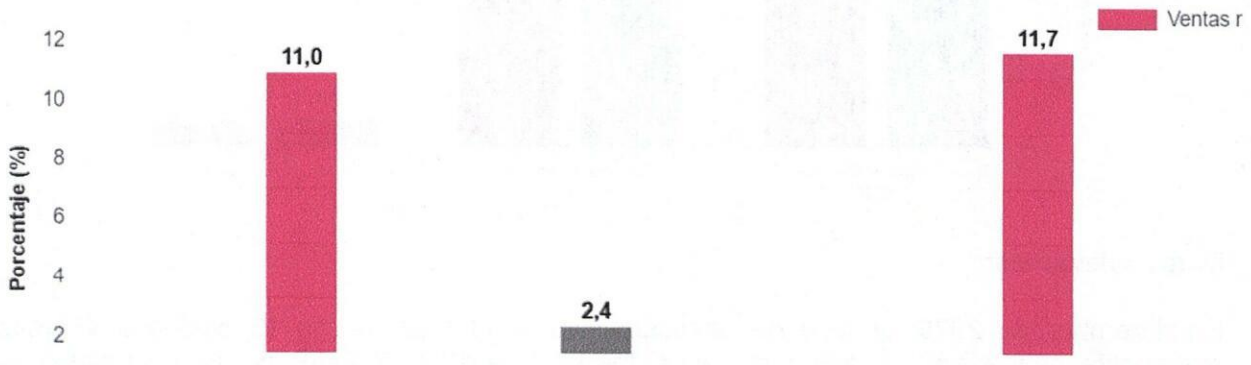
- Variación intertrimestral: El PIB creció apenas un 0.1% respecto al tercer trimestre de 2025 (serie ajustada por efecto estacional), lo que refleja una pérdida de tracción en el cierre del año tras el avance del 1.3% visto en el periodo previo.

- Sectores con mayor crecimiento interanual:
  - Actividades artísticas y de entretenimiento: Lideraron con un aumento del 4.6%, impulsadas por grandes eventos, conciertos y apuestas deportivas.
  - Comercio, transporte y servicios: Crecieron un 1.6%, siendo motores fundamentales de la demanda interna.
  - Explotación de minas y canteras: Registró un incremento del 1.2%.

- Motores de la demanda: El crecimiento estuvo jalonado principalmente por el consumo de los hogares y el gasto público.
- Contexto fiscal: A pesar del crecimiento económico, el año cerró con un déficit fiscal del 6.4% del PIB y un déficit primario récord del 3.5%, el nivel más alto en 30 años

- **ENCUESTA MENSUAL DE COMERCIO – EMC**
  Información diciembre 2025

En diciembre de 2025, las ventas reales del comercio minorista aumentaron 11,0% y el personal ocupado creció 2,4% en relación con el mismo mes de 2024. Excluyendo el comercio de combustibles, la variación de las ventas reales del sector fue de 13,1%.



En diciembre de 2025, las ventas del comercio minorista aumentaron 11,0% frente a las registradas en el mismo mes de 2024. Diecinueve líneas de mercancía registraron variaciones positivas en sus ventas reales.

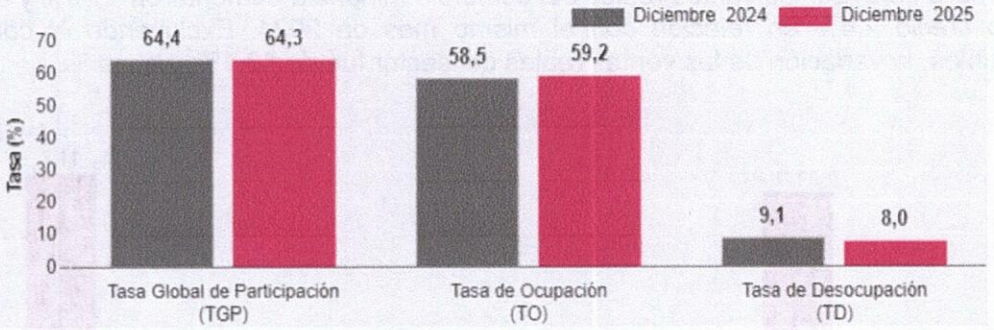
Las mayores contribuciones positivas a la variación anual, se presentaron en las líneas de Otros vehículos automotores y motocicletas, Vehículos automotores y motocicletas principalmente de uso de los hogares y Equipo de informática y telecomunicaciones para uso personal o doméstico, aportando en conjunto 7,5 puntos porcentuales a la variación total del comercio minorista.

- **MERCADO LABORAL**

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.

Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)

Total nacional
Diciembre (2024-2025)



Datos relevantes:

En diciembre de 2025, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 7,8%, mientras que en el mismo mes de 2024 fue 9,0%. La tasa global de participación se ubicó en 66,7%, en tanto que en diciembre de 2024 fue 66,0%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 61,5%, lo que representó un aumento de 1,5 puntos porcentuales respecto al mismo mes del año anterior (60,1%).

- En diciembre de 2025 la Tasa de Desocupación (TD) para el total nacional fue del 8,0%, el nivel más bajo registrado para este mes en toda la serie histórica desde el 2001
- La población ocupada aumentó significativamente en 603 mil personas en diciembre de 2025, lo que equivale a un 2,6% más respecto al año anterior.
- Para el total nacional, en diciembre de 2025, la proporción de población ocupada informal se ubicó en 55,5%. Esto representó un descenso de 1,2 puntos porcentuales.
- En el año enero - diciembre de 2025, la Tasa de Desocupación a nivel nacional fue del 8,9%. La Tasa Global de Participación fue del 64,3% y la Tasa de Ocupación fue del 58,6%.

Bogotá D.C., 30 de enero de 2026. El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) informó que la Tasa de Desocupación (TD) para el total nacional en diciembre de 2025 fue del 8,0%, lo que representa una disminución estadísticamente significativa de 1,1 puntos porcentuales (p.p.) frente al mismo mes del año anterior (9,1%). Es la tasa de desocupación más baja de toda la serie histórica.

A su vez, la Tasa de Ocupación (TO) se ubicó en 59,2%, mientras que en diciembre de 2024 fue de 58,5%. Por su parte, la Tasa Global de Participación (TGP) tuvo una disminución, al pasar de 64,4% en 2024 a 64,3% en 2025.

En cuanto a la brecha de género en la Tasa de Desocupación para el total nacional, se ubicó en 6,4% para los hombres frente al 10,1% de las mujeres; disminución estadísticamente significativa para los hombres. Esto representó una brecha de 3,7 p.p., la más baja de toda la serie histórica.

Para el total nacional, la población ocupada aumentó significativamente en 603 mil personas respecto al año anterior, lo que equivale a un 2,6%. Este crecimiento presentó variaciones porcentuales significativas principalmente en los dominios geográficos de Otras Cabeceras (4,7%), seguido de 13 ciudades y A.M. con (3,8%).

Por ramas de actividad económica, Industrias Manufacturera (510 mil personas), Administración Pública y Defensa, educación y atención de la salud humana (121 mil personas) y Actividades Artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicio (114 mil personas), fueron las ramas de actividad económica con mayores aumentos en el número de ocupados para diciembre de 2025. En contraste, se registró disminución en Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca con 42 mil personas menos en el número de ocupados.

En comparación con el mes de diciembre del año anterior, la población desocupada a nivel nacional presentó una disminución significativa de 272 mil personas. Este descenso se presentó principalmente en los dominios geográficos de Centros poblados y rural disperso con 13,9%, seguido de otras cabeceras con 11,5%.

Para el periodo octubre – diciembre de 2025, la Tasa de Desocupación nacional fue del 7,7%, y la Tasa de Ocupación fue 59,7%, por su parte, la Tasa Global de Participación (TGP) fue de 64,7%. Todas las tasas presentaron variaciones estadísticamente significativas en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Las ciudades que presentaron mayores tasas de desocupación para este periodo fueron: Quibdó (23,1%) con una diferencia de -5,1 p.p. respecto al mismo periodo del 2024 (28,2%), seguido de Cartagena (14,1%) y Sincelejo (11,4%). En contraste, las ciudades que mostraron menores tasas de desocupación fueron: Bogotá D.C. (6,5%), Villavicencio (7,0%), y Pereira A.M. (7,3%).

Por otra parte, la proporción de población ocupada informal para el total nacional en el mes de diciembre de 2025 se ubicó en 55,5%. La población joven registró una disminución significativa en la Tasa de Desocupación que se ubicó en 14,2% para el trimestre móvil octubre – diciembre de 2025. Para el mismo periodo de referencia, las ciudades que presentaron mayores tasas de desocupación para este segmento de población fueron: Quibdó (31,5%), Cartagena (24,7%) y Sincelejo (24,0%). En contraste, las ciudades que mostraron menores tasas de desocupación fueron: Bogotá D.C. (11,1%), Villavicencio (11,9%) y Pereira A.M. (12,1%).

La Tasa de Desocupación desestacionalizada preliminar para el total nacional en diciembre de 2025 fue de 8,3%, manteniendo el mismo resultado respecto al mes anterior. Para las 13 ciudades y áreas metropolitanas, la Tasa de Desocupación desestacionalizada preliminar fue del 8,1% en diciembre de 2025 reportando un descenso respecto al mes anterior cuando reportó 8,7%.

Para finalizar en el periodo enero – diciembre 2025 la Tasa de Desocupación nacional fue de 8,9%, presentando una disminución de 1,3 p.p respecto a enero – diciembre de 2024 (10,2%). A su vez, la Tasa de Ocupación se ubicó en 58,6%, mostrando un incremento de 1,2 p.p en comparación con el año 2024 (57,4%) y la Tasa Global de Participación fue 64,3%, todas estas variaciones son estadísticamente significativas. Las ciudades que presentaron mayores tasas de desocupación para el 2025 fueron: Quibdó (27,1%), Tumaco (26,1%) y Buenaventura (23,9%). En contraste, las ciudades que mostraron menores tasas de desocupación fueron: Leticia (3,9%), Rionegro (4,8%) y Mitú (6,2%).

- **PERSPECTIVA DE LA ECONOMÍA COLOMBIANA**

Para 2026, se proyecta que la economía colombiana registre un crecimiento cercano al 2,9 %, consolidando un desempeño próximo a su nivel potencial y avanzando en el proceso de estabilización macroeconómica. Este resultado estaría impulsado principalmente por la recuperación de la demanda interna, el fortalecimiento del consumo privado y la reactivación gradual de la inversión, favorecidos por la normalización progresiva de la política monetaria y la reducción de las presiones inflacionarias. Asimismo, se prevé la continuidad del proceso de recomposición de la canasta exportadora, con un mayor dinamismo de las exportaciones no tradicionales.

Por otro lado, la convergencia de la inflación hacia la meta establecida por el Banco de la República y la estabilidad del sector externo constituyen señales positivas para la economía nacional. De acuerdo con el Plan Financiero 2026 del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la inflación continuaría su tendencia descendente y se ubicaría dentro del rango meta hacia el cierre de la vigencia, consolidando el proceso de desinflación iniciado en 2023. De igual forma, la corrección gradual del déficit en cuenta corriente y su financiamiento principalmente mediante flujos de inversión extranjera directa reflejan una mayor confianza de los inversionistas y una reducción de los riesgos externos estructurales.

Si bien en 2026 persisten desafíos asociados a la incertidumbre del entorno internacional, la volatilidad de los mercados financieros y la evolución de los precios de las materias primas, el Gobierno nacional mantiene su compromiso con la sostenibilidad macroeconómica y fiscal. En este contexto, se continuará impulsando la inversión y la productividad como motores fundamentales del crecimiento económico, fortaleciendo los acuerdos público-privados orientados a dinamizar el crédito, promover la diversificación exportadora y avanzar en los procesos de reindustrialización y reactivación económica.

Finalmente, y de acuerdo con el Plan Financiero 2026, se contempla una estrategia de financiamiento orientada a garantizar el adecuado cumplimiento de las obligaciones del Estado y la sostenibilidad de las finanzas públicas, mediante una combinación equilibrada de recursos internos y externos, priorizando el uso de instrumentos en moneda local y el acceso a financiamiento en condiciones favorables. Esta estrategia permitirá atender las necesidades de financiamiento del Gobierno Nacional Central y cubrir el déficit fiscal previsto para la vigencia, manteniendo un perfil de deuda consistente con la regla fiscal.

Las perspectivas para 2026 apuntan a un crecimiento de la economía colombiana cercano al 2,9 %, acompañado de una mayor estabilidad macroeconómica y una convergencia de la inflación hacia su meta de largo plazo del 3,0 %. En el contexto regional, Colombia se mantendría entre las economías con mejor desempeño relativo en América Latina. De acuerdo con las proyecciones del Banco Mundial, el crecimiento económico del país para 2026 se ubicaría alrededor del 2,9 %, respaldado por la recuperación del consumo y la inversión privada, en la medida en que continúe el proceso de control de la inflación.

El Banco Mundial estima que el crecimiento global para el periodo 2025-2026 se situará en torno al 2,7 %, mientras que para América Latina y el Caribe se proyecta una expansión cercana al 2,6 % en 2026, apoyada en la recuperación gradual de algunas economías de la región y la normalización de las condiciones financieras internacionales. En este escenario, Colombia se posiciona entre los países con mejores perspectivas de crecimiento económico, en línea con las proyecciones del Banco de la República, que prevé para 2026 un crecimiento cercano a su potencial y una inflación alineada con su meta de largo plazo.

- **COMPORTAMIENTO DEL SECTOR ESPECIFICO**

El sector de maquinaria para pavimentar vías se encuentra en una fase de expansión, contrastando con la caída general del sector edificaciones. Mientras que la construcción de vivienda cayó un 7.5% en 2025, las obras civiles (donde operan las pavimentadoras) mostraron un repunte del 16.5%.

Dinámica del Mercado de Pavimentación (4T-2025)

- Segmento de Mayor Crecimiento: El equipo de construcción de carreteras es el segmento más vital del mercado de maquinaria en Colombia, con proyecciones de alcanzar un valor de $23.4 millones de dólares para 2031.
- Ventas de Equipos: A pesar de la volatilidad del tipo de cambio que moderó la demanda general, el mercado de equipos de construcción cerró 2025 con un volumen de 5,879 unidades vendidas.
- Insumos Clave: Las ventas nacionales de asfalto se mantienen constantes cerca de las 60,000 toneladas mensuales, lo que garantiza la operatividad de las flotas de pavimentación activas.

Proyectos que Impulsan la Maquinaria en 2026

La demanda de pavimentadoras y compactadoras para el cierre de 2025 y el inicio de 2026 está anclada a la ejecución de:

- Vías para la Paz: Un documento CONPES aprobado en octubre de 2025 designó como importancia estratégica 13 proyectos que intervienen 20 corredores viales del Invías entre 2026 y 2035.
- RegioTram del Norte: Se anunció una inversión de $3.5 billones de pesos para este proyecto ferroviario y vial de 49 km, que requerirá maquinaria pesada de alta precisión.
- Modernización Tecnológica: Empresas líderes como Mario Huertas Cotes (MHC) están impulsando la adopción de equipos automatizados y tecnologías de telemetría de marcas como Astec, Caterpillar y Wirtgen para mejorar la eficiencia en climas críticos.

Desafíos para el Sector

- Incertidumbre Política: Se prevé que la cercanía de las elecciones de 2026 y tensiones geopolíticas puedan frenar nuevas inversiones en flotas de maquinaria a gran escala hacia el segundo semestre del año.
- Costos de Importación: La volatilidad del dólar sigue siendo el principal obstáculo para que las constructoras medianas adquieran pavimentadoras nuevas de última tecnología.

- **CANALES DE DISTRIBUCIÓN**

1. Distribuidores Líderes (Stock y Repuestos)
Estos actores concentran más del 70% del soporte técnico especializado en el país:

- Gecolsa (Caterpillar): Es el referente principal. Cuenta con la red de talleres más amplia en ciudades como Bogotá, Medellín, Barranquilla y Cali. Su ventaja es el sistema Cat Inspect y la disponibilidad inmediata de repuestos para motores y trenes de rodaje.
- Wirtgen Colombia (Vögele): Especialistas exclusivos en pavimentación. Sus pavimentadoras Vögele son estándar en proyectos 5G debido a su precisión tecnológica. Tienen centros de servicio directo en Cota (Cundinamarca).
- RYLSA: Distribuidor multimarca con fuerte stock en compactación y pavimentación asfáltica. Destacan por su flexibilidad en contratos de mantenimiento preventivo.
- Chaneme (Volvo CE): Importante en el segmento de pavimentadoras de orugas y ruedas de alta capacidad, con un robusto sistema de logística de repuestos desde sus bodegas principales.

2. Modelos más vendidos / solicitados (2025)
La tendencia se inclinó hacia equipos con telemetría avanzada para cumplir con las auditorías de Invías:

Marca	Modelo	Tipo	Aplicación Ideal
Caterpillar	AP500	Ruedas	Vías urbanas y pavimentación rápida de calles.
Vögele	SUPER 1800-3i	Orugas	Autopistas de alto tráfico y proyectos 5G.
Dynapac	*SD2500C*	*Orugas*	Grandes anchos de pavimentación con alta densidad.
Foton / Sany	SAP60C-8	Orugas	Vías secundarias y terciarias (Alta relación costo-beneficio).

3. Especificaciones Técnicas Clave en Colombia

- Sistemas de Nivelación: Los modelos más buscados incluyen sensores de grado y pendiente (Screed Assist) para reducir el desperdicio de asfalto.

- Motores Tier 3 o Superior: Debido a la normativa ambiental colombiana, los equipos nuevos importados en 2025 ya vienen con sistemas de reducción de emisiones exigidos por el Ministerio de Ambiente.
- Capacidad de Tolva: Para la topografía colombiana, se prefieren tolvas de 13 a 15 toneladas para optimizar el ciclo de llegada de las volquetas en zonas de montaña.

- **PIB CASANARE**

Para 2024 pr , el PIB nacional es 1.706.447 miles de millones de pesos, a precios corrientes. Los departamentos con mayor PIB son Bogotá D.C. y Antioquia con 430.151 y 253.232 miles de millones de pesos, respectivamente.

Por su parte, los departamentos con menor PIB son Guainía y Vaupés con 605 y 472 miles de millones de pesos, respectivamente

Tabla 1. Producto Interno Bruto por departamento
Miles de millones de pesos a precios corrientes
2024[pr]

Departamento	2024[pr]	Departamento	2024[pr]
COLOMBIA	1.706.447	Norte de Santander	27.389
Bogotá D.C.	430.151	Nariño	25.835
Antioquia	253.232	Magdalena	24.026
Valle del Cauca	166.349	Casanare	23.586
Santander	109.532	La Guajira	17.618
Cundinamarca	108.202	Quindío	14.587
Atlántico	76.818	Sucre	13.770
Bolívar	61.185	Arauca	9.209
Meta	54.797	Chocó	7.582
Boyacá	45.232	Caquetá	6.831
Tolima	37.046	Putumayo	6.091
Cauca	31.103	San Andrés y Providencia*	2.454
Cesar	31.092	Guaviare	1.396
Córdoba	30.952	Amazonas	1.331
Huila	29.310	Vichada	1.167
Caldas	28.821	Guainía	605
Risaralda	28.675	Vaupés	472

Fuente: DANE, Producto Interno Bruto por Departamento.
*San Andrés, Providencia y Santa Catalina (Archipiélago)
[Pr]preliminar

Incidencia de la pobreza monetaria departamental

En 2024, los departamentos que experimentaron mayor pobreza monetaria fueron Chocó con 67,4% seguido de La Guajira con 65,7%. Por su parte, Cundinamarca y Caldas con 20,1% y 20,0% respectivamente, fueron los departamentos con menor pobreza monetaria. Bogotá D.C presentó una pobreza monetaria de 19,6%.

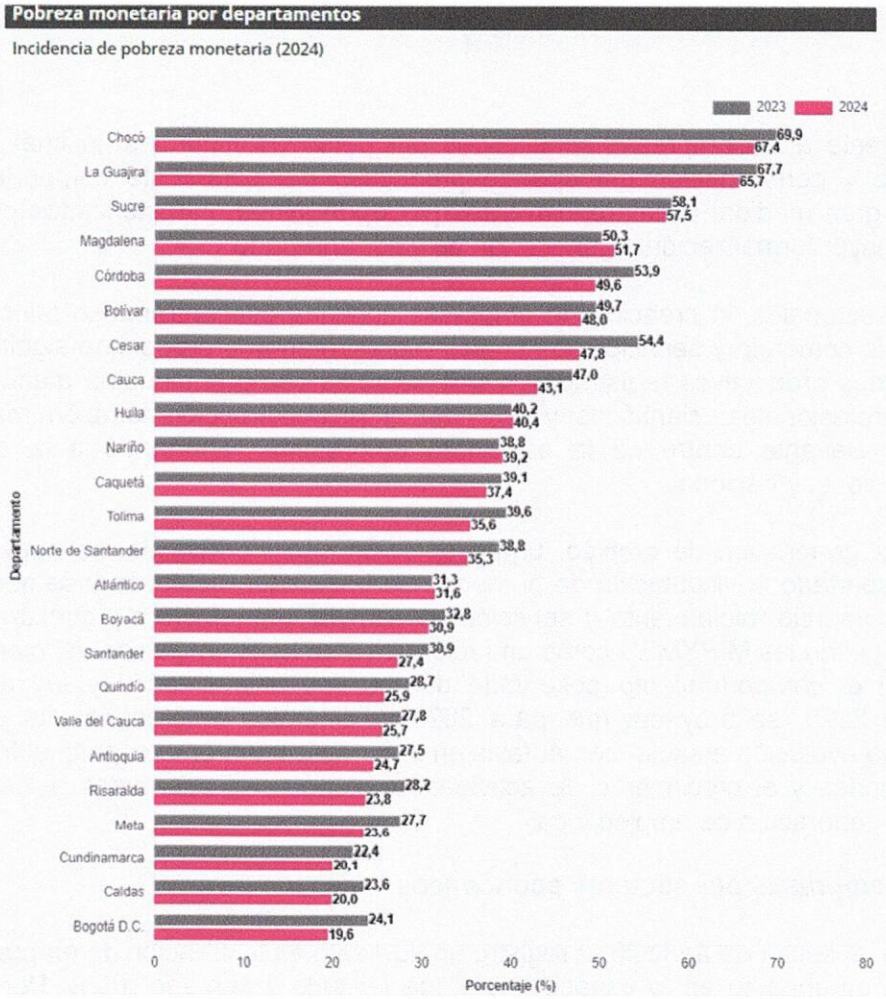
En 2024, en el total nacional, el porcentaje de personas en situación de pobreza monetaria fue 31,8%. Por una parte, los departamentos que presentaron mayor nivel de incidencia de la pobreza monetaria en cada región1 fueron: La Guajira, con 65,7%, para la región Caribe; Chocó, con 67,4%, para la región Pacífica; Norte de Santander, con 35,3%, para la región Oriental; y Huila con 40,4%, para la región Central.

Por otra parte, los departamentos que presentaron los menores niveles de incidencia de la pobreza monetaria en cada región fueron: Cundinamarca, con 20,1%, para la región Oriental; Caldas, con 20,0%, para la región Central; Atlántico, con 31,6%, para la región Caribe; y Valle del Cauca, con 25,7%, para la región Pacífica

En 2024, los departamentos que experimentaron el mayor aumento de la pobreza monetaria con respecto al año anterior fueron Magdalena, donde la incidencia pasó de 50,3% a 51,7%, y Nariño, donde la pobreza monetaria aumentó de 38,8% a 39,2%. Los departamentos que sobresalieron por la reducción de la pobreza monetaria fueron Risaralda, donde decreció de 28,2% a 23,8%, Bogotá D.C., que pasó de una incidencia de 24,1% al 19,6% y Cesar, donde cayó de 54,4% a 47,8%.

En 2024, en el total nacional, el porcentaje de personas en situación de pobreza monetaria extrema fue 11,7%. Por una parte, los departamentos que presentaron mayor nivel de incidencia de la pobreza monetaria extrema en cada región fueron: La Guajira, con 43,2%, para la región Caribe; Chocó, con 44,9%, para la región Pacífica; Boyacá, con 11,5%, para la región Oriental; y Huila, con 13,8%, para la región Central.

Por otra parte, los departamentos que presentaron los menores niveles de incidencia de la pobreza monetaria extrema en cada región fueron: Bogotá D.C., con 4,2% y Santander con 7,7%, para la región Oriental; Caldas, con 4,8%, para la región Central; Atlántico, con 8,6%, para la región Caribe; y Valle del Cauca, con 10,4%, para la región Pacífica.



- **MIPYMES EN COLOMBIA**

La Confederación Colombiana de Cámaras de Comercio (Confecámaras), con base en la información del Registro Único Empresarial y Social (RUES), realiza el seguimiento permanente a la dinámica de creación empresarial en el país, permitiendo analizar el comportamiento y las características de la demografía empresarial en Colombia.

De acuerdo con los registros más recientes consolidados a 2025, la creación de empresas en el país ha mantenido una tendencia estable, con una participación predominante de las micro, pequeñas y medianas empresas (MIPYMES) como principal motor del tejido productivo nacional. Del total de empresas creadas, una proporción mayoritaria corresponde a personas naturales, mientras que las sociedades han mostrado un comportamiento más estable y una mayor capacidad de sostenibilidad en el tiempo.

Diversos análisis de Confecámaras evidencian que las sociedades presentan mayores tasas de supervivencia empresarial a cinco años, así como una mayor movilidad y capacidad de

crecimiento frente a las empresas constituidas por personas naturales, lo cual contribuye al fortalecimiento y consolidación del aparato productivo del país. Este comportamiento está asociado, en gran medida, a emprendimientos por oportunidad, caracterizados por una visión estratégica, mayor formalización y generación de valor agregado.

En términos sectoriales, la creación de empresas continúa concentrándose principalmente en los sectores de comercio y servicios, los cuales representan una proporción significativa de las nuevas unidades productivas registradas. Otros sectores como la industria manufacturera, las actividades profesionales, científicas y técnicas, y la construcción también mantienen una participación relevante dentro de la estructura empresarial, aportando a la diversificación económica regional y nacional.

Respecto a la generación de empleo, una proporción considerable de las nuevas empresas creadas ha reportado la vinculación de al menos un trabajador, destacándose nuevamente los sectores de comercio, alojamiento y servicios de comida, manufactura y construcción, lo que reafirma el papel de las MIPYMES como un factor clave en la dinamización del mercado laboral. Con base en el comportamiento observado durante los últimos años y en las tendencias registradas a 2025, se proyecta que para 2026 la dinámica empresarial del país continúe mostrando una evolución estable, con énfasis en la formalización empresarial, el fortalecimiento de las sociedades y el crecimiento de actividades económicas orientadas a los servicios, el comercio y la generación de empleo local.

Creación de empresas por sectores económicos

Durante 2024, el sector de agricultura registró un aumento en la creación de empresas de 1,4%. Sin embargo, su impacto en la variación total fue limitado y cercano a 0%. Por otro lado, el sector de extracción registró la mayor contracción porcentual, con una caída del 17,5%. No obstante, debido a su reducido tamaño relativo, su impacto en el total fue limitado (-0,1%). En contraste, los servicios que representan el mayor peso relativo en la creación de empresas experimentaron una contracción del 1,5%, contribuyendo negativamente con un -0,7% a la variación total. Finalmente, el sector comercio tuvo la mayor contribución negativa en la creación de empresas con una caída de 4,8% respecto a 2023.

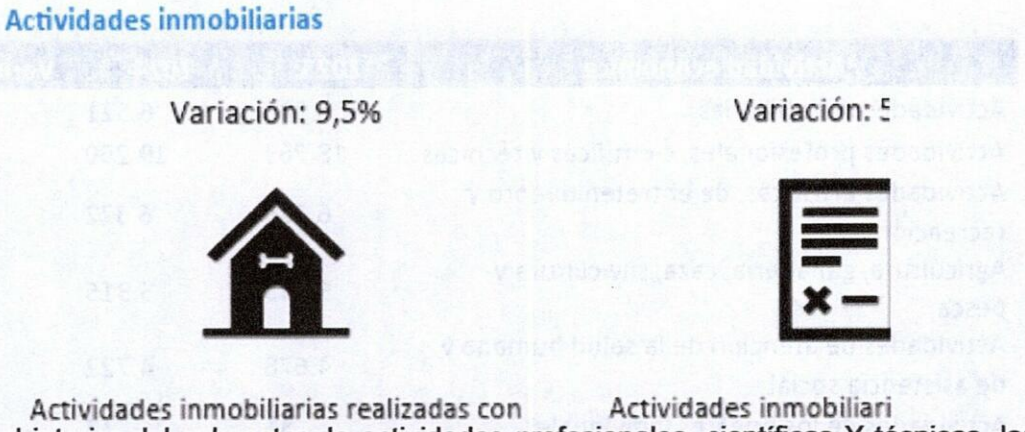
Sector	2023	2024	Variación %	Contribució
Agricultura	5.243	5.315	1,4%	0,0%
Construcción	13.424	13.281	-1,1%	0,0%
Resto	8.002	7.828	-2,2%	-0,1%
Extracción	1.044	861	-17,5%	-0,1%
Industria	29.616	29.137	-1,6%	-0,2%
Servicios	131.645	129.618	-1,5%	-0,7%
Comercio	117.023	111.435	-4,8%	-1,8%
Total	**305.997**	**297.475**	**-2,8%**	**-2,8%**

El subsector de actividades inmobiliarias registró un incremento del 8,6%, lo que se traduce en una contribución positiva del 0,2% al total, destacándose como uno de los subsectores con un crecimiento significativo. En paralelo, el subsector de actividades profesionales, científicas y técnicas experimentó un crecimiento más modesto del 2,6%, pero con una contribución de 0,2%. Por su parte, las actividades de los hogares individuales como productores mostraron un aumento notable del 22,6%, aunque su contribución al total es muy pequeña (0,0%).

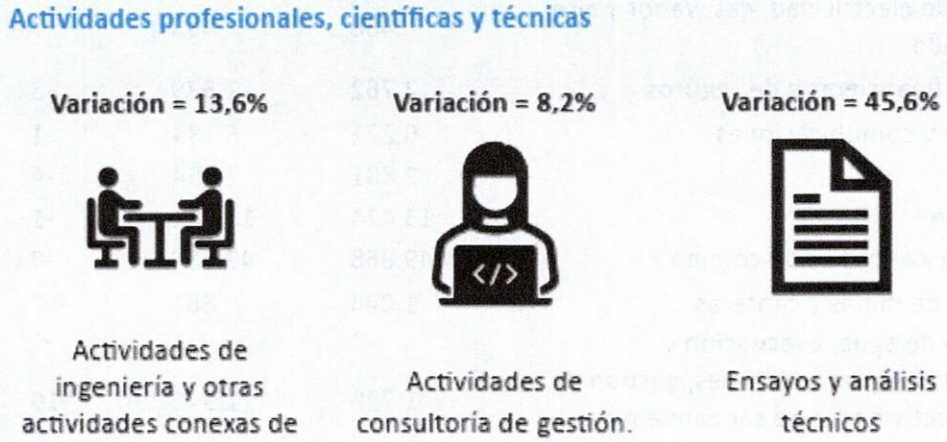
Actividad económica	2023	2024	Variació
Actividades inmobiliarias	6.006	6.521	8
Actividades profesionales, científicas y técnicas	18.763	19.260	2
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación	6.288	6.372	1
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	5.243	5.315	1
Actividades de atención de la salud humana y de asistencia social	4.678	4.722	0
Actividades de los hogares individuales	31	38	22
Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria	104	100	-3
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado	468	433	-7
Actividades financieras y de seguros	2.762	2.679	-3
Información y comunicaciones	6.271	6.184	-1
Educación	2.881	2.754	-4
Construcción	13.424	13.281	-1
Alojamiento y servicios de comida	49.868	49.687	-0
Explotación de minas y canteras	1.044	861	-17
Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental	1.729	1.545	-10
Industrias manufactureras	29.616	29.137	-1
Transporte y almacenamiento	8.632	8.036	-6
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	14.666	13.842	-5

Sin embargo, las caídas más pronunciadas se dieron en otros subsectores: Actividades de servicios administrativos y de apoyo cayeron un 5,6%, con una contribución negativa de 0,3%; Otras actividades de servicios cayeron un 7,0%, con una contribución negativa de -0,4%; y

comercio al por mayor y al por menor experimentó una caída del 4,8% con una contribución de -1,8% en la variación total. Dado que el subsector de actividades inmobiliarias es el que más contribuyó en la creación de empresas, a continuación, se destacan las actividades económicas dentro del subsector que contribuyeron en mayor medida:

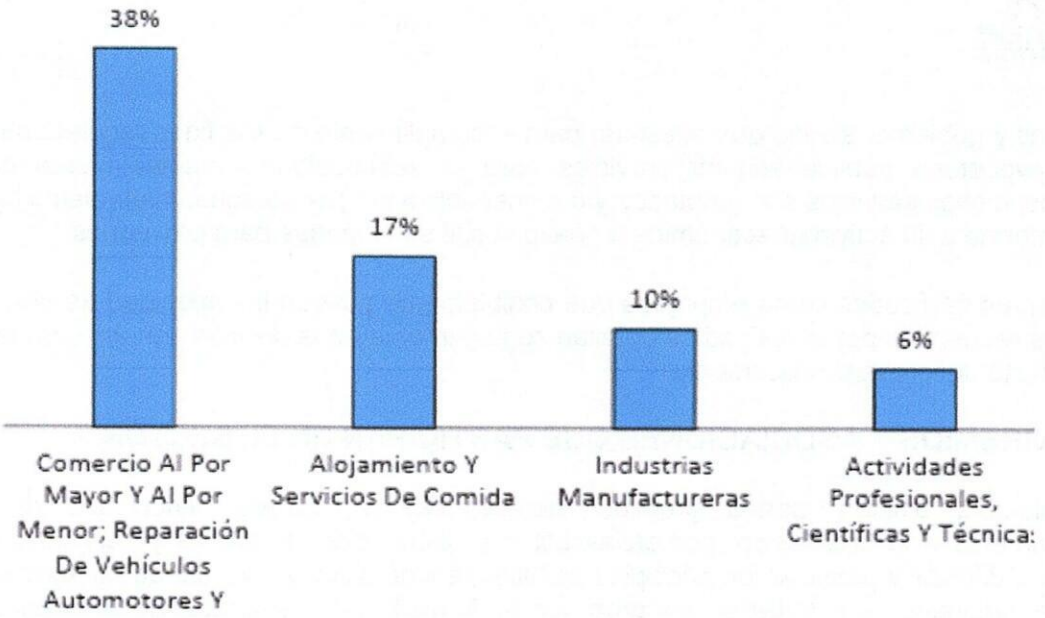


Por otro lado, al interior del subsector de actividades profesionales, científicas Y técnicas, las siguientes actividades económicas contribuyeron de mayor manera en la variación registrada:



Creación de empresas y generación de empleo

Según el RUES, el 45% de las nuevas empresas creadas en 2024 generaron al menos un puesto de trabajo. De estas empresas generadoras de empleo, el 38% pertenecen al comercio al por mayor y al por menor, el 17% al sector de alojamiento y servicios de comida, el 10% a industrias manufactureras, el 6% a actividades profesionales, científicas y técnicas, y otro 5% al sector de la construcción.



- **AGENTES QUE COMPONEN EL SECTOR**

Un agente económico es toda persona física o jurídica que participa de algún modo o en alguna parte del proceso de una actividad económica.

El concepto surge con el deseo de simplificar las actividades económicas y poder explicarlas de una manera más fácil y sencilla. Cuando hablamos de actividades económicas nos referimos a todas aquellas relacionadas con la distribución, producción y consumo de bienes y servicios.

En general, todas las instituciones del país, están comprometidas con la conservación y protección del medio ambiente.



De acuerdo con la grafica anterior, y considerando el objeto del presente proceso de selección se puede afirmar que para la satisfacción de la necesidad planteada intervienen los agentes

empresas y gobierno, siendo que el estado para el cumplimiento de sus fines requiere mediante una convocatoria pública adquirir servicios para la adecuación o mantenimiento de vías terciarias, dichos servicios son prestados y/o comercializados por personas naturales o jurídicas que conforme a su actividad económica u objeto social son idóneas para proveerlos.

Los agentes calificados como empresas que posiblemente poseen la capacidad de proveer los servicios requeridos por la entidad se detallan seguidamente en la sección denominada **análisis de la oferta** del presente documento.

- **GREMIOS Y ASOCIACIONES QUE PARTICIPAN EN EL SECTOR.**

En Colombia existen ciertos gremios, asociaciones y actores, vinculados directa e indirectamente a la producción, comercialización y distribución de bienes y servicios, que se dedican a difundir y propiciar los principios políticos, económicos y sociales de un sano sistema de libre empresa, que trabajan en propiciar la formalización empresarial, emprendimiento dinámico, innovación y el desarrollo regional ante el Estado para promover la competitividad y adelantan acciones que articulan a los sectores público y privado presentando propuestas y soluciones a los problemas que afectan a las diferentes regiones, sirviendo de órganos consultivos o de representación ante el Estado. A continuación, se relacionan algunos de los gremios y asociaciones que participan en el sector:

SIGLA	NOMBRE	PÁGINA WEB
ANDI	Asociación Nacional De Empresarios de Colombia	www.andi.com.co
ACOPI	Asociación Colombiana de las Micro, Pequeñas y Medianas Empresas	acopi.org.co
FENALCO	Federación Nacional de Comerciantes	www.fenalco.com.co
CONFECAMARAS	Confederación Colombiana de Cámaras de Comercio	www.confecamaras.org.co
SIC	Superintendencia de industria y comercio	www.sic.gov.co
Defensoría del consumidor	Defensoría del consumidor	https://defensoriadelconsumidor.com/
CCC	Cámara de Comercio de Casanare	https://cccasanare.co/
INVIAS	Instituto Nacional de Vías	www.invias.gov.co
ANI	Agencia Nacional de Infraestructura	www.ani.gov.co
ANSV	Agencia de Nacional de Seguridad Vial	www.ansv.gov.co
MINTRANSPORTE	Ministerio de Transporte	www.mintransporte.gov.co
SUPERTRANSPORTE	Superintendencia de Puertos y Transporte	www.supertransporte.gov.co
UPIT	Unidad de Planeación del Sector de Infraestructura de Transporte	www.upit.gov.co

1.2. ASPECTOS TÉCNICOS

Para identificar el sector del bien o del servicio a contratar de acuerdo con el objeto del presente proceso, se toma como fuente de información, la clasificación de bienes y servicios de Naciones Unidas-UNSPSC, la cual se utiliza para clasificar productos y servicios, en donde la entidad compradora organiza sus adquisiciones requeridas bajo un esquema de orientación a la demanda.

El estudio técnico para identificar los bienes y servicios a adquirir en el presente proceso contractual, resulta del análisis realizado por la Secretaría de Infraestructura de la Gobernación de Casanare al estudio previo N°. 2026-1791, en el cual se determinó las cantidades, características y especificaciones técnicas de las llantas y lubricantes necesarios para dar cumplimiento a los mantenimientos preventivos exigidos por los manuales de operación de los vehículos de carga pesada, con el fin de solventar las necesidades de la entidad.

CODIGO UNSPSC	SEGMENTO	FAMILIA	CLASES	PRODUCTO
22101607	Maquinaria y accesorios para construcción y edificación.	Maquinaria y equipo pesado de construcción.	Equipo e pavimentación	Pavimentadoras
25101611	Vehículos comerciales, militares y particulares, accesorios y componentes.	Vehículos de motor.	Vehículos de transporte de productos y materiales.	Camiones de carga.

El sector de venta de maquinaria o vehículos en Colombia presenta una diversidad de aspectos técnicos que abarcan desde los materiales utilizados y los procesos de fabricación hasta la innovación y la adaptación a las nuevas tecnologías.

1.2.1. Normativa y Estándares Técnicos

- El sector está influenciado por normas y estándares nacionales e internacionales relacionados con la calidad, seguridad y desempeño de las autopartes.
- Normas ISO (como ISO 9001 para sistemas de gestión de calidad e IATF 16949 para la industria automotriz) son relevantes para garantizar la calidad de los procesos y productos.
- Regulaciones gubernamentales sobre seguridad vehicular y emisiones también impactan el diseño y las especificaciones técnicas de las autopartes.

2. Innovación y Desarrollo Tecnológico:

2.1 **Electromovilidad:** Adaptación a la producción de componentes para vehículos eléctricos e híbridos, como baterías, sistemas de gestión de baterías (BMS), electrónica de potencia, motores eléctricos y sistemas de carga.

2.2 **Conectividad y Digitalización:** Desarrollo de autopartes relacionadas con sistemas de infoentretenimiento, asistencia a la conducción (ADAS), telemática y comunicación vehículo-a-todo (V2X).

2.3 **Materiales Ligeros:** Investigación y aplicación de materiales más ligeros para mejorar la eficiencia de combustible y la autonomía de los vehículos eléctricos.

2.4 **Sostenibilidad:** Desarrollo de procesos de fabricación más limpios, uso de materiales reciclados y reciclables, y diseño de autopartes con mayor durabilidad.

2.5 **Impresión 3D:** Utilización para la creación de prototipos rápidos, herramientas y potencialmente para la producción de piezas de bajo volumen o personalizadas.

3. Retos Técnicos:

3.1 **Adaptación a la rápida evolución tecnológica:** Mantenerse al día con los avances en electromovilidad, conectividad y seguridad requiere inversión en I+D y capacitación.

3.2 **Cumplimiento de normativas cada vez más exigentes:** Las regulaciones sobre emisiones y seguridad vehicular imponen desafíos en el diseño y la fabricación de autopartes.

3.3 **Competencia global:** Mantener la competitividad en términos de costos y calidad frente a productores internacionales.

3.4 **Desarrollo de talento humano especializado:** Se requiere personal técnico calificado en áreas como electrónica, software, materiales avanzados y procesos de fabricación modernos.

3.5 **Integración con la cadena de suministro global:** Asegurar la calidad y la trazabilidad de los materiales y componentes provenientes de diferentes proveedores.

4. Investigación y Desarrollo (I+D):

4.1 Algunas empresas y centros de investigación en Colombia están involucrados en actividades de I+D para el desarrollo de nuevas autopartes, la mejora de procesos existentes y la adaptación a las tendencias globales.

4.2 La colaboración entre la industria, la academia y el gobierno es fundamental para impulsar la innovación en el sector.

En ese entendido el sector de autopartes en Colombia es un campo dinámico que, si bien enfrenta desafíos relacionados con la competencia internacional y la evolución de las tendencias tecnológicas, el sector también tiene un potencial considerable de crecimiento tanto en el mercado interno como en el de exportación, requiere una constante actualización y adaptación a los avances tecnológicos y las demandas del mercado global. La inversión en tecnología, la formación de talento humano y la colaboración son clave para el crecimiento y la competitividad del sector.

1.3. ASPECTOS REGULATORIOS

CONSTITUCION POLITICA DE COLOMBIA - LEY 80 DE 1993 _ LEY .1474 DE 2011- LEY 1150 DE 2007- LEY', t712DE 2014 - DECRETO 1082 DE 2015Y DECRETO 1860 DEL 24 DE

DICIEMBRE DE 2021. Artículo 209 de la Constitución Política de Colombia. La función administración está al servicio de los de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control ¡interno que se ejercerá en los términos que señale la ley. - ARTICULO 298. De la constitución Política de Colombia: los departamentos tienen autonomía para la administración d ellos asuntos seccionales y la planificación y promoción del desarrollo económico y social dentro de su territorio en los términos establecidos por la Constitución. Los departamentos ejercen funciones administrativas, de coordinación, de complementariedad de la acción municipal, de intermediación entre la nación y los Municipios y de prestación d ellos servicios que determinen la Constitución y las leyes. La ley reglamentara lo relacionado con el ejercicio de las atribuciones que la constitución les otorga, - literal del artículo 7 del Decreto 222 de 1986, por el cual se expide el Código del Régimen Departamental: "Corresponde a los departamentos: d) prestar asistencia administrativa, técnica y financiera a los municipios, promover su desarrollo u ejercer sobe ellos la tutelas que las leyes señalen. Numerales 74.2 y 74.8 del artículo 74 de la Ley 715 de 2001. Competencia de los Departamentos en otros sectores. Los Departamentos son promotores del desarrollo económico y social dentro de su territorio y ejercen funciones administrativas de coordinación, de complementariedad de la acción municipal, de intermediación entre el la Nación y los Municipios y de prestación de los servicios. Sin perjuicio de las establecidas en otras normas, corresponde a los Departamentos el ejercicio de las siguientes competencias: (...) 74.2. Promover, financiar o cofinanciar proyectos nacionales, departamentales o municipales de interés departamental. (...)74.8. Adelantar la construcción y la conservación de todos los componentes de la infraestructura de transporte que les corresponda. - Articulo 17 de la ley 488 de 1 998. Sobre tasa a la gasolina motor y ACPM. Autorizase a los municipios distritos y departamentos, para adoptar la sobretasa a la gasolina motor extra y corriente.

En las condiciones establecidas en la presente ley. Crease como contribución nacional la sobre tasa al ACPM. La sobre tasa al ACPM será de seis por ciento (6%). Sera cobrada por la nación y distribuida en un cincuenta por ciento (50o/o) para el mantenimiento de la red vial nacional y otro cincuenta por ciento (50%) para los departamentos incluido el distrito capital con destino al mantenimiento de la red vial. La base gravable, el hecho generador, la declaración, el pago, la causación y los otros aspectos técnicos serán iguales a los de la sobre tasa de la gasolina." Artículo 33 de la Ley 2069 de 2020, donde establece: "Promoción de acceso de las MiPymes al mercado de compras públicas. ... Las Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos deberán en el Análisis de Sector identificar las MIPYMES que podrían ser potenciales proveedoras directas o indirectas, con el fin de definir reglas que promuevan y faciliten su participación en el Proceso de Contratación. . . "

DECRETO 2910 del 2013: Establecer un Programa de Fomento para la industria Automotriz como un instrumento dirigido a las personas jurídicas que fabrican los bienes contenidos en las subpartidas arancelarias indicadas en el artículo 4° del decreto, mediante el cual se autoriza al beneficiario del programa, a importar con franquicia o exoneración del gravamen arancelario, las mercancías o bienes contenidos en las subpartidas arancelarias señaladas en el artículo

2'ibídem, con el compromiso de incorporarlos en la producción de vehículos o autopartes para la venta en el mercado nacional o externo.

2. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

De conformidad con lo indicado por la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente, el estudio de la demanda permite que la Entidad Estatal analice el comportamiento de las adquisiciones anteriores del bien, obra o servicio que se pretende contratar, de igual forma se puede complementar con las contrataciones efectuadas por otras entidades del sector oficial con el fin de extraer las mejores prácticas e información pertinente para el proceso de contratación.

En este orden de ideas es necesario tener en cuenta los datos arrojados en el estudio de la demanda, por lo que a continuación, se relacionan los contratos celebrados por el Departamento de Casanare registrados en el SECOP, cuyos objetos son similares al del presente proceso o tienen dentro del alcance la ADQUISICIÓN DE UNA MÁQUINA PAVIMENTADORA DE ASFALTO (FINISHER) Y UN VEHÍCULO TIPO CAMIÓN DOBLE CABINA A ESTACAS, CON EL FIN DE FORTALECER LA CAPACIDAD OPERATIVA DEL BANCO DE MAQUINARIA DE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA DEL DEPARTAMENTO DE CASANARE PARA LA EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES DE PAVIMENTACIÓN, REPAVIMENTACIÓN, MEJORAMIENTO, REHABILITACIÓN, PARCHEO Y REPARCHEO DE LA RED VIAL SECUNDARIA DEPARTAMENTAL. A fin de verificar los datos que se tuvieron en cuenta para el análisis de la demanda del sector económico que nos ocupa.

2.1. DEMANDA INTERNA

No. de Proceso	Valor	Entidad Contratante	Objeto del Contrato	Tipo de Contrato	Estado del Contrato	Nombre del Oferente o Razón Social
CAS-OAJ-LP-034-2021	2.709.000.000 COP	GOBERNACIÓN DE CASANARE	ADQUISICION DE UNA (01) VOLQUETA DOBLE TROQUE UN (01) VIBRO COMPACTADOR DE DOCE (12) TONELADAS Y UNA (01) MOTONIVELADORA, COMO MECANISMO PARA EL FORTALECIMIENTO DEL BANCO DE MAQUINARIA QUE APOYA LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD EN LAS VÍAS SECUNDARIAS Y TERCIARIAS DEL DEPARTAMENTO DE CASANARE.	Compraventa	Proceso adjudicado y celebrado	SALUDCAR OPERACIÓN COLOMBIA S.A.S
CAS-OAJ-TVEC-008-2024	325.654.000,94 COP	GOBERNACIÓN DE CASANARE	ADQUISICIÓN DE UN BANCO DE MAQUINARIA AGRÍCOLA, TRACTOR E IMPLEMENTOS PARA EL FORTALECIMIENTO DE LAS CADENAS AGROPECUARIAS EN EL MUNICIPIO DE TRINIDAD DEPARTAMENTO DE CASANARE..	Compraventa	Proceso adjudicado y celebrado	MOTO MART S.A.

No. de Proceso	Valor	Entidad Contratante	Objeto del Contrato	Tipo de Contrato	Estado del Contrato	Nombre del Oferente o Razón Social
CAS-SS-SA-002-2013	113.104.876 COP	GOBERNACIÓN DE CASANARE	COMPRA DE UN (1) VEHÍCULO AUTOMOTOR TIPO CAMIONETA DIESEL DOBLE CABINA, DOBLE TRANSMISIÓN CON PLATÓN, MODELO 2014 PARA REALIZAR LAS ACTIVIDADES ENMARCADAS EN LA ESTRATEGIA DE GESTIÓN INTEGRAL PARA EL CONTROL DE LAS ENFERMEDADES TRANSMITIDAS POR VECTORES EN EL DEPARTAMENTO DE CASANARE.	Compraventa	Proceso adjudicado y celebrado	ALBORAUTOSS.A .S.

Fuente: Elaboración propia con valores del SECOP

2.2. DEMANDA EXTERNA

No. de Proceso	Valor	Entidad Contratante	Objeto del Contrato	Tipo de Contrato	Estado del Contrato	Nombre del Oferente o Razón Social
CD-023-2025	109.220.000 COP	EMPUMELGAR ESP	CONTRATO DE COMPRAVENTA DE UN VEHICULO *MINITRUCK TM DC 1.0. TON* PARA ATENDER LAS CONTINGENCIAS QUE SE PRESENTAN DURANTE LA OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO Y LA AMPLIACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR EN CUMPLIMIENTO DE LAS METAS ESTABLECIDAS EN EL PLAN DE OBRAS DE INVERSIÓN REGULADA (POIR) DE EMPUMELGAR E.S.P..	Compraventa	Proceso adjudicado y celebrado	COMERCIALIZA DORA CDT SAS
ESPD-ADQ-017 DE 2025	*507.454.545* COP	*MUNICIPIO DE* TAMESIS	ADQUISICION DE VEHICULO CARGUERO MOTOR: 4T OHV MONOCILÍNDRICO, PARA LAS LABORES PROPIAS *DE LA EMPRESA DE SERVICIOS PÚBLICOS* DOMICILIARIOS DE TAMESIS S.A.S	Compraventa	Proceso adjudicado y celebrado	*EVE MOTOS* S.A.S
CALAMIDAD-SILOS-04-2024	458.290.044 COP	MUNICIPIO DE SILOS	ADQUISICION DE MAQUINARIA VOLQUETA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL DEL MUNICIPIO DE SILOS	Compraventa	Proceso adjudicado y celebrado	COMPAÑÍA AUTOMOTRIZ S.A.S
ICCU-SI-041 DE 2024	41.351.332. 340 COP	INSTITUTO DE CAMINOS Y CONSTRUCCIO NES DE CUNDINAMAR CA	ADQUISICIÓN DE MAQUINARIA Y VEHÍCULOS DESTINADOS A LA CONSTRUCCIÓN, MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA RED VIAL DEL DEPARTAMENTO Y LOS MUNICIPIOS	Compraventa	Proceso adjudicado y celebrado	GECOLSA, PARTEQUIPOS MAQUINARIA S.A.S, KOMATSU COLOMBIA S.A.S

Fuente: Elaboración propia con valores del SECOP 2

Por lo anterior, se concluye que la demanda para proyectos de ADQUISICIÓN DE UNA MÁQUINA PAVIMENTADORA DE ASFALTO (FINISHER) Y UN VEHÍCULO TIPO CAMIÓN DOBLE CABINA A ESTACAS, CON EL FIN DE FORTALECER LA CAPACIDAD OPERATIVA DEL BANCO DE MAQUINARIA DE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA DEL

DEPARTAMENTO DE CASANARE PARA LA EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES DE PAVIMENTACIÓN, REPAVIMENTACIÓN, MEJORAMIENTO, REHABILITACIÓN, PARCHEO Y REPARCHEO DE LA RED VIAL SECUNDARIA DEPARTAMENTAL., es relativamente amplia en otras entidades de carácter público, y la demanda interna del Departamento refleja que aunque no se contrata con frecuencia este tipo servicios; pero el estudio indica que la información histórica de otras entidades para este tipo de servicios es concluyente al lograr definir ciertos puntos respecto al conocimiento particular de la necesidad especifica a contratar, siendo posible determinar que hay proveedores capaces de ejecutar el proyecto; por otro lado el Departamento logra verificar a través de esta herramienta que el precio que ha pagado por los bienes en diferentes momentos ha sido constante teniendo en cuenta la inflación, variación de la tasa de cambio.

Finalmente, este estudio logro determinar que las variables o requisitos habilitantes financieros a establecer en los correspondientes pliegos de condiciones están de conformidad con los principios de la contratación estatal y normatividad vigente para efectos de estables reglas objetivas, claras y completas que converjan en una selección objetiva.

3. ANÁLISIS DE LA OFERTA

En atención con el alcance y finalidad del proyecto objeto de contratación, la Entidad identifica que desde la estructura del mercado existe una gran cantidad de empresas con capacidad de atender los servicios demandados, permitiendo una amplia participación desde la oferta con proveedores establecidos a lo largo y ancho del país.

Las empresas compiten para satisfacer las necesidades de sus clientes en diversas actividades que desarrollan, con personal humano calificado, responsable, comprometido con la calidad y procurando la satisfacción del cliente, son partícipes esenciales de la compra y la contratación pública. En el presente proceso pueden participar personas naturales o jurídicas nacionales, consorcios o uniones temporales o promesa de sociedad futura, cuyo objeto social les permita cumplir con el objeto establecido en el presente proceso de selección, específicamente la comercialización de repuestos y accesorios y/o el mantenimiento de vehículos automotores. Así mismo, por las consultas realizadas se evidencia que no es un mercado cenado y que proveedores de diferentes regiones del país pueden participar del requerimiento de la entidad, cumpliendo en plazos de ejecución y con precios competitivos, por lo cual se minimiza el riesgo de oferta para la entidad, constituyendo un mercado flexible y de fácil consecución.

3.1. ¿QUIÉN VENDE?

A nivel nacional e internacional existe una amplia oferta de fabricantes, ensambladores, importadores, concesionarios y distribuidores autorizados dedicados a la producción y comercialización de maquinaria amarilla y vehículos de carga pesada. Estos actores participan en diferentes eslabones de la cadena de valor, que comprende el diseño, fabricación, ensamblaje, importación, distribución, comercialización y servicio posventa.

Para el caso específico de maquinaria amarilla (como finisher, fresadora u otros equipos de construcción vial) y camiones de carga, el mercado colombiano opera principalmente a través de representantes exclusivos y distribuidores autorizados de marcas internacionales, quienes garantizan el suministro de equipos nuevos, repuestos originales, soporte técnico especializado, mantenimiento preventivo y correctivo, así como respaldo en garantías de fábrica.

Entre los principales fabricantes y marcas con presencia en el mercado colombiano se encuentran empresas multinacionales como Caterpillar, Komatsu, Volvo Construction Equipment, John Deere, Hyundai Construction Equipment y Wirtgen Group en maquinaria de construcción; así como Hino Motors, Kenworth, International Motors, Chevrolet y Foton en el segmento de vehículos de carga.

En Colombia, estas marcas operan mediante concesionarios y distribuidores con cobertura nacional, infraestructura técnica instalada, disponibilidad de inventario, red de talleres certificados y suministro permanente de repuestos, lo cual constituye un factor determinante para entidades públicas que requieren garantizar la continuidad operativa de los equipos y la sostenibilidad del servicio.

Es importante precisar que los bienes objeto del presente proceso no provienen necesariamente de un mismo fabricante ni de una única línea de producción, toda vez que la maquinaria amarilla y el camión de carga corresponden a segmentos industriales distintos, con especificaciones técnicas, tecnologías y cadenas de suministro independientes.

El sector se caracteriza por:

- Alta inversión en investigación y desarrollo (I+D) orientada a eficiencia energética, reducción de emisiones y mayor rendimiento operativo.
- Equipos con integración tecnológica (sistemas electrónicos, telemetría, control de consumo y diagnóstico remoto).
- Oferta estructurada bajo estándares internacionales de calidad y normativas ambientales.
- Amplia red de soporte posventa como elemento diferenciador en los procesos de adquisición pública.

En consecuencia, el mercado proveedor para este tipo de bienes presenta condiciones de competencia efectiva, pluralidad de oferentes y disponibilidad técnica suficiente para atender procesos de contratación pública orientados a la adquisición de maquinaria amarilla y vehículos de carga pesada.

EMPRESAS FABRICANTES Y DISTRIBUIDORAS QUE INTEGRAN EL SECTOR: En Colombia las siguientes empresas son ensambladoras de vehículos y comercializadoras de autopartes.

No.	NOMBRE	NIT
1	General Motors Colmotores (marcas Isuzu, Volvo y	860.002.304-3

No.	NOMBRE	NIT
	Chevrolet)	
2	Sociedad de Fabricación de Automotores - SOFASA (marca Renault)	860.025.792-3
3	Hino Motors Manufacturing S.A. (marca Hino - grupo Toyota)	900166896-5
4	Fotón	890.900.943-1
5	Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen)	860.038.196-1
6	Compañía de Auto ensamble Nissan (marca Nissan)	860.001.307-7
7	Navistrans S.A (marca Agrale)	890.903.024-1
8	Daimler (marca Mercedes Benz).	830.044.266-2

No obstante, para conocer un poco más en detalle la funcionalidad de este tipo de empresas se consultó la base de datos de la Superintendencia de Sociedades donde se consolida la información financiera, con corte a 31 de diciembre de 2024, de las empresas requeridas por esta entidad.

Se consultaron los códigos CIIU relacionados con el sector comercial del objeto del proceso, a saber:

CÓDIGO CIIU	DESCRIPCIÓN ACTIVIDAD
G4520	Mantenimiento y reparación de vehículos automotores
G4530	Comercio de partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores
G4732	Comercio al por menor de lubricantes (aceites, grasas), aditivos y productos de limpieza para vehículos automotores.

EL departamento de Casanare con el deseo de efectuar un estudio de mercado eficiente que permita evidenciar cuales son los posibles proveedores y el comportamiento del nicho de mercado relacionado con el objeto a contratar al interior del País donde según información suministrada por el SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACION SOCITARIA - SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES –SIIS- se evidencia que existen a nivel nacional 450 empresas que pueden llegar a satisfacer la necesidad planteada, a continuación, se presentan algunas de ellas:

De este nicho de mercado se tomó una muestra aleatoria de 50 empresas, a fin de realizar un análisis financiero detallado y con una desviación aceptable, veamos:

No.	NIT	RAZON SOCIAL	DEPARTAMENTO
1	800001354	LA CASA DE LA TRACTOMULA LTDA	CALI-VALLE
2	800040201	SURTITRACTOMULAS LTDA.	BOGOTA D.C.
3	800047904	IMPARLUJOS LTDA	BOGOTA D.C.
4	800055730	INDUFAROS S.A.	BARRANQUILLA-ATLANTICO
5	800057113	TECNIMOTOR REPUESTOS Y RECTIFICADORA SAS	BOGOTA D.C.
6	800058558	COLREPACAR S.A.S	BOGOTA D.C.
7	800058793	LLANTAS REPUESTOS Y SERVICIOS SAS	BOGOTA D.C.
8	800066572	TRACTOCHEVROLET LTDA	BOGOTA D.C.

No.	NIT	RAZON SOCIAL	DEPARTAMENTO
9	800067639	COMERCIALIZADORA AUTOINDUSTRIALG Y CH LIMITADA	BOGOTA D.C.
10	800070304	MULTIDIESEL BOGOTA S.A.S.	BOGOTA D.C.
11	800078122	DIAGNOSTICENTRO DIESEL LA MONTAÑA SAS	MEDELLIN-ANTIOQUIA
12	800079726	JOTA REPUESTOS SA	PEREIRA-RISARALDA
13	800089111	LLANTAS E IMPORTACIONES SAGU SAS	BOGOTA D.C.
14	800107810	EL CIGUEÑAL MEDINA JARA SA	VILLAVICENCIO-META
15	800108225	SOMOS DIESEL SAS	BARRANQUILLA-ATLANTICO
16	800114325	RETENES Y BALINERAS SAS	BOGOTA D.C.
17	800118951	INTERDIESEL SAS	CALI-VALLE
18	800119839	PISTONES Y CAMISAS SAS	BOGOTA D.C.
19	800137876	INTERMOVILES LIMITADA	MEDELLIN-ANTIOQUIA
20	800141119	SERVILLANTAS GUADALAJARA CORREDOR ABRIL S.A.S	MONIQUIRA-BOYACA
21	800145360	CIPARCOL S A S	MEDELLIN-ANTIOQUIA
22	800147079	AMERICAN MACK SAS	BOGOTA D.C.
23	800151225	IMPORTACIONES CASA DE LA MULA LTDA	BOGOTA D.C.
24	800153203	LUBRIFIL DE OCCIDENTE SAS	CALI-VALLE
25	800153249	INVERSIONES DAJUNI LTDA	BOGOTA D.C.
26	800154954	CENTRAL DE CAUCHOS LIMITADA	MEDELLIN-ANTIOQUIA
27	800157698	GRUPO GUERRERO GONZALEZ S.A. EN REORGANIZACION	BOGOTA D.C.
28	800160005	ASTROREPUESTOS SAS	BOGOTA D.C.
29	800164764	LUBRILLANTA EL DORADO SA	BOGOTA D.C.
30	800173805	Importadora Rotamos SA	MEDELLIN-ANTIOQUIA
31	800178801	ASERVIROD DE COLOMBIA SAS	BOGOTA D.C.
32	800180096	ALMACEN JRNJ SAS	MEDELLIN-ANTIOQUIA
33	800186561	MAX DIESEL Y TURBOS SAS	BOGOTA D.C.
34	800191543	ASESORIA Y RECONSTRUCCION AUTOMOTRIZ ARAUTOS SAS	CALI-VALLE
35	800201526	ALMACEN REPUESAUTOS LTDA	CALI-VALLE
36	800203171	AGROPARTES Y EQUIPOS SAS	BARRANQUILLA-ATLANTICO
37	800212285	REIMPODIESEL SAS	BOGOTA D.C.
38	800214589	AGROINDUSTRIALES CAÑAVETALEJO SAS	CALI-VALLE
39	800217158	KENDAL SAS	BOGOTA D.C.
40	800221648	J Y T COLOMBIA SAS	FUNZA-CUNDINAMARCA
41	800224035	IMPORSA SAS	BOGOTA D.C.
42	800226286	ALMACEN DE REPUESTOS SOLOLADA LIMITADA	BARRANQUILLA-ATLANTICO
43	800234957	JAGUTI SAS	NEIVA-HUILA
44	800246661	FRENOS IMPORTADOS SAS	BOGOTA D.C.
45	800250589	CENTRO CAR 19 LTDA	BOGOTA D.C.
46	802007433	DISTRIBUIDORA TICO LTDA	BARRANQUILLA-ATLANTICO
47	802011936	ELUB SAS	BARRANQUILLA-ATLANTICO
48	802021335	MEGAPARTES S.A.S.	BARRANQUILLA-ATLANTICO
49	802023430	COMERCIALIZADORA ICER DE LA COSTA SAS	BARRANQUILLA-ATLANTICO
50	804003470	C.I. IMPORTADORA FORD COLOMBIA LTDA	BUCARAMANGA-SANTANDER

Fuente: elaboración propia con cifras del SIIS, 2024

4. CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL

Con el ánimo de establecer el comportamiento de los indicadores financieros de las empresas del sector, se tomó como referencia la información financiera publicada por la Superintendencia de Sociedades (SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACION SOCIETARIA).

Lo anterior, en virtud de lo establecido en la Ley de contratación estatal Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2OO7 y específicamente en el Decreto 1082 de 2015, según sus artículos 2.2.1.1.1.6.1. y 2.2.1.1.1.6.2 que establecen los siguiente:

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 del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de Riesgo. La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso".

Artículo 2.2.1.1 .1 .6.2. Determinación de los Requisitos Habilitantes. La Entidad Estatal debe establecer los requisitos habilitantes en los pliegos de condiciones o en la invitación, teniendo en cuenta: (a) el Riesgo del Proceso de Contratación; (b) el valor del contrato objeto del Proceso de Contratación; (c) el análisis del sector.

Dentro de los lineamientos generales contenidos para la selección de contratistas, está la de asegurar la correcta ejecución del proceso, optimizando así el uso de los recursos públicos ejecutados por la administración, para ello, deberá exigir indicadores que reflejen la capacidad financiera del sector atreves del análisis de los resultados operacionales de aquellas empresas que ejecutan este tipo de actividades.

Concepto de los indicadores de capacidad financiera y organizacional

NOMBRE INDICADOR	CALCULO	QUÉ MIDE
Índice de Endeudamiento	Pasivo Total dividido por el 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.
Razón de Cobertura de Intereses	Utilidad Operacional dividido por Gastos de Intereses	El cual refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.
Índice de Liquidez	Activo Corriente / Pasivo Corriente	El cual determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. A mayor índice de [5] liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo.
Rentabilidad del Patrimonio	Utilidad Operacional / Patrimonio	El cual determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente.
Rentabilidad del Activo	Utilidad Operacional / Activo Total	El cual determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del

NOMBRE INDICADOR	CALCULO	QUÉ MIDE
		proponente.
Capital de Trabajo	Activo corriente menos pasivo corriente	Este indicador representa la liquidez operativa del proponente, es decir el remanente del proponente luego de liquidar sus activos corrientes (convertirlos en efectivo) y pagar el pasivo de corto plazo. Un capital de trabajo positivo contribuye con el desarrollo eficiente de la actividad económica del proponente.

Fuente: elaboración propia

Los indicadores de capacidad financiera y organizacional de carácter habilitante serán reflejados en el pliego de condiciones.

6. Análisis de riesgo

El Departamento ha tenido en cuenta la metodología descrita en el Manual para la Identificación y Cobertura del Riesgo en los Procesos de Contratación, elaborado por Colombia Compra Eficiente, con el fin de identificar los riesgos de la contratación, su clasificación, posibilidad de ocurrencia, su impacto, su asignación, los tratamientos que se pueden realizar y las características del monitoreo más adecuado para administrarlo. Se Anexa al documento de estudios previos la Matriz de tipificación, estimación y asignación de riesgos previsibles de la contratación. Los proponentes están en la obligación de analizarla, estudiarla y realizar las observaciones que estimen pertinentes, durante los plazos establecidos.

8. Promoción de bienes y servicios nacionales

Según la justificación de la modalidad de la selección al tratarse de una subasta inversa no se requiere la elaboración de este estudio.

ÁLVARO LUIS RIVERA CONTRERAS
Secretario de Despacho
Secretaría de Infraestructura

Revisó: Jairo Iván González Carvajal
Ingeniero Civil - Líder de Mantenimiento Vial
Contrato de Trabajo N° 001-2026

Elaboro: Juan Sebastián Moreno Ramírez
Profesional en Administración Pública
Contrato de Trabajo N° 003-2026