ESTUDIO DEL SECTOR PARA EL PROCESO DE CONTRATACIÓN DE SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTÍA No. CBOM-SAMC-02-2026

SECTOR: : SERVICIOS

OBJETO DE LA CONTRATACIÓN:

MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO INTEGRAL EN MECÁNICA, LATONERÍA, PINTURA Y SISTEMA CONTRA INCENDIOS, INCLUYENDO EL SUMINISTRO DE REPUESTOS, INSUMOS Y MANO DE OBRA ESPECIALIZADA, PARA LOS VEHÍCULOS EXTINTORES DE INCENDIO PERTENECIENTES AL PARQUE AUTOMOTOR DEL CBOM.

Montería, 27 de agosto de 2026

Tabla de contenido

1. OBJETIVO DEL ESTUDIO ***4***

2. CONTEXTO MACROECONÓMICO NACIONAL ***4***

2.1. PRODUCTO INTERNO BRUTO – PIB 5

2.2. COMPORTAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL OBJETO 5

2.3. INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR – IPC E INFLACIÓN 7

2.4. TASA REPRESENTATIVA DEL MERCADO – TRM 8

2.5. MERCADO LABORAL 11

2.5.1. Empleo en comercio y reparación de vehículos 11

2.6. TASAS DE INTERÉS Y CONDICIONES DE FINANCIACIÓN. 13

2.7. SALARIO MÍNIMO Y COSTOS LABORALES. 15

2.8. JORNADA LABORAL, RECARGOS Y SU INCIDENCIA EN LOS COSTOS DEL SERVICIO 17

2.9. ANÁLISIS DE LOS SECTORES ECONÓMICOS RELACIONADOS CON EL OBJETO CONTRACTUAL. 18

2.10. SECTOR DE AUTOPARTES, REPUESTOS E INSUMOS 19

- Clasificación económica 19
- Estructura de la cadena automotriz y de autopartes 19
- Componente nacional e importado 20
- Dinámica reciente del mercado automotor 20
- Relación entre fabricación nacional e importaciones 21
- Disponibilidad y formación de precios de los repuestos 21

3. MARCO LEGAL APLICABLE AL SECTOR Y AL PROCESO CONTRACTUAL ***22***

4. ANÁLISIS DE MERCADO ***23***

4.1. OBJETO Y ALCANCE DEL ESTUDIO 23

4.2. COMPONENTES DEL ESTUDIO DE MERCADO 23

4.3. ESTUDIO DE LA DEMANDA 24

4.4. ESTUDIO DE LA OFERTA 28

4.4.1. Estructura de la oferta 28

4.4.2. Caracterización de la muestra de potenciales oferentes 28

4.4.3. Capacidad de los proveedores para prestar el servicio en todos los lugares requeridos 30
4.4.4. Tiempos de duración del servicio 31
5. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL DEL MERCADO OFERENTE 32
5.1. OBJETIVO 32
5.2. METODOLOGÍA APLICADA 33
5.3. INDICADORES FINANCIEROS DE LA MUESTRA 33
5.4. COMPORTAMIENTO ESTADÍSTICO 34
5.5. DETERMINACIÓN DE LOS INDICADORES PARA EL PROCESO 34
5.6. JUSTIFICACIÓN FINAL DE LOS VALORES ADOPTADOS 35

1. OBJETIVO DEL ESTUDIO

El presente estudio de sector tiene como objetivo analizar la oferta y la demanda del sector relativo al objeto de contratación, teniendo en cuenta la justificación de la necesidad establecida en el Estudio Previo y los bienes y servicios requeridos detallados en los estudios previos.

Lo anterior en aras de que el Cuerpo de Bomberos Oficial de Montería -CBOM- obtenga la mejor oferta económica y seleccione el contratista idóneo para suplir las necesidades del CBOM, mitigando el riesgo de incumplimiento por parte del contratista seleccionado. De acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 2.2.1.1.1.6.1. del Decreto 1082 de 2015 y la Guía para la Elaboración de Estudios de Sector de la Agencia Nacional para la Contratación Pública – ANCP Colombia Compra Eficiente, la Entidad realiza el presente estudio para evidenciar el análisis del sector realizado.

2. CONTEXTO MACROECONÓMICO NACIONAL[1]

La economía colombiana registró durante 2025 un crecimiento real del **2,6 %**, frente a 2024. Dentro de las actividades que impulsaron dicho comportamiento se encontró el agregado correspondiente a comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida, que creció **4,6 %** durante 2025.

La información más reciente muestra una aceleración de la actividad económica. En el segundo trimestre de 2026, el PIB colombiano presentó un crecimiento real anual del **3,5 %** frente al mismo trimestre de 2025. Para el acumulado del primer semestre de 2026**,** el crecimiento fue del **2,9 %**.

Para nuestro estudio resulta especialmente importante el comportamiento de la rama económica que contiene la actividad de **reparación de vehículos automotores**. Durante el segundo trimestre de 2026, el agregado de *comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida* creció **2,2 % anual**, mientras que durante el primer semestre de 2026 acumuló un crecimiento del **2,6 %**.

[1] **Fuente:** Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. *Boletín Técnico Producto Interno Bruto (PIB), II trimestre de 2026, preliminar.* Bogotá D.C., 18 de agosto de 2026.

2.1. PRODUCTO INTERNO BRUTO – PIB

De acuerdo con el Boletín Técnico del Producto Interno Bruto Trimestral publicado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, durante el segundo trimestre de 2026, el Producto Interno Bruto de Colombia presentó un crecimiento de **3,5 %** en su serie original respecto al mismo periodo de 2025**.** Para el acumulado del primer semestre de 2026, el crecimiento del PIB fue de **2,9 %**.

El comportamiento del segundo trimestre evidencia una dinámica positiva de la actividad económica nacional. Adicionalmente, frente al trimestre inmediatamente anterior, el PIB presentó un crecimiento de **1,3 %** en la serie ajustada por efecto estacional y calendario**,** lo cual muestra que el crecimiento no se limita a la comparación interanual, sino que también se observa frente al primer trimestre de 2026.

Para efectos del presente estudio del sector resulta particularmente relevante analizar aquellas actividades económicas que guardan una relación directa o complementaria con el objeto contractual, teniendo en cuenta que este comprende **servicios de mantenimiento y reparación de vehículos, suministro de repuestos e insumos y actividades especializadas sobre vehículos extintores**.

2.2. COMPORTAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL OBJETO

El DANE reportó para el segundo trimestre de 2026 los siguientes resultados:

Actividad económica relacionada	Variación anual II trim. 2026	Año corrido 2026	Variación frente al I trim. 2026
PIB nacional	**3,5 %**	**2,9 %**	**1,3 %**
Industrias manufactureras	2,0 %	2,3 %	-0,4 %
Comercio, reparación de vehículos, transporte, alojamiento y comidas – agregado	2,2 %	2,6 %	0,3 %
Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas	**5,9 %**	**6,0 %**	**1,8 %**
Actividades financieras y de seguros	4,3 %	3,6 %	1,9 %

Fuente: DANE – PIB_T, II trimestre de 2026 (preliminar).

La tabla general del boletín confirma un crecimiento anual del PIB de 3,5 %, de las industrias manufactureras de 2,0 % y del agregado de comercio de 2,2 %.

Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas creció 5,9 %.

Además, esta actividad presentó un crecimiento acumulado de **6,0 %** durante el primer semestre de 2026 y un crecimiento de **1,8 %** respecto del trimestre inmediatamente anterior**.**

La tabla 7 del boletín confirma estos tres indicadores —5,9 % anual, 6,0 % año corrido y 1,8 % trimestral— y permite observar que el comportamiento de esta actividad fue considerablemente superior al de los otros componentes incluidos dentro del agregado.

Esto es particularmente significativo para el estudio del CBOM: mientras la economía colombiana creció **3,5 %**, la actividad que comprende comercio y reparación de vehículos automotores creció **5,9 %**, es decir, 2,4 puntos porcentuales por encima del crecimiento del PIB nacional**.**

- **Industria manufacturera y cadena de suministro**

Las industrias manufactureras registraron un crecimiento anual de **2,0 %** durante el segundo trimestre de 2026 y un crecimiento acumulado de **2,3 %** durante el primer semestre. Sin embargo, frente al trimestre inmediatamente anterior presentaron una disminución de **0,4 %**.

Dentro de esta rama existe una agrupación especialmente relacionada con nuestro proceso, que comprende, entre otras actividades, la **fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques; otros equipos de transporte; maquinaria y equipo; y actividades de instalación, mantenimiento y reparación especializada de maquinaria y equipo**.

Esta agrupación presentó un crecimiento anual de **5,6 %** en el segundo trimestre de 2026.

Por la naturaleza de los vehículos extintores y la posible utilización de repuestos y componentes importados**,** el enfoque del gasto del PIB también nos aporta información relevante.

Durante el segundo trimestre de 2026 las importaciones crecieron 7,5 % frente al mismo periodo de 2025, mientras que en el acumulado del primer semestre aumentaron **5,6 %** y frente al trimestre inmediatamente anterior crecieron **5,1 %**.

El comportamiento del PIB durante el segundo trimestre de 2026 evidencia un entorno económico de crecimiento, con una expansión anual del 3,5 %.

Particularmente, la actividad de comercio al por mayor y al por menor y reparación de vehículos automotores y motocicletas presentó un crecimiento anual del 5,9 % y acumulado del 6,0 %, superior al crecimiento general de la economía. Asimismo, las actividades manufactureras relacionadas con fabricación de vehículos, equipos de transporte, maquinaria y reparación especializada presentaron una dinámica anual positiva. Estos resultados permiten identificar un entorno sectorial activo para las actividades relacionadas con el objeto contractual, sin que los indicadores de producción analizados evidencien una contracción general de la actividad económica que pueda afectar, por sí misma, la disponibilidad de oferta para el proceso.

2.3. INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR – IPC E INFLACIÓN

La inflación constituye una variable macroeconómica relevante para el presente proceso contractual, en la medida en que refleja la evolución general de los precios de bienes y servicios y puede incidir sobre algunos de los componentes que integran la estructura de costos del mantenimiento vehicular, particularmente mano de obra, repuestos, autopartes, lubricantes, pinturas, materiales e insumos.

De acuerdo con el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, al cierre del segundo trimestre de 2026, correspondiente al mes de junio, el Índice de Precios al Consumidor presentó los siguientes resultados:

Indicador IPC	Junio 2025	Junio 2026	Diferencia
Variación mensual	0,10 %	**0,39 %**	+0,29 p.p.
Variación año corrido	3,74 %	**4,77 %**	+1,03 p.p.
Variación anual	4,82 %	**6,14 %**	+1,32 p.p.

Fuente: DANE, Índice de Precios al Consumidor – IPC, junio de 2026. Boletín y comunicado publicados el 7 de julio de 2026.

Los resultados muestran que la inflación anual se ubicó en **6,14 %**, superior en 1,32 puntos porcentuales a la registrada en junio de 2025, cuando fue del 4,82 %. Asimismo, durante los primeros seis meses de 2026 el nivel general de precios acumuló un incremento del **4,77 %**.

En el caso del mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos extintores del CBOM, la inflación debe analizarse conjuntamente con la naturaleza mixta del

contrato. La ejecución incorpora, por una parte, un componente de servicios y mano de obra especializada y, por otra, un componente de suministro de bienes, constituido por repuestos, autopartes, pinturas, lubricantes, materiales, consumibles y componentes especializados.

Por consiguiente, un escenario de inflación anual del **6,14 %** evidencia una presión general sobre los costos de operación de los potenciales proveedores. No obstante, el IPC general no debe interpretarse como una medida exacta del incremento de los precios de los repuestos o de la mano de obra automotriz**,** dado que se trata de un indicador agregado del comportamiento de los precios al consumidor.

También resulta útil observar lo ocurrido inmediatamente antes del cierre del trimestre. En mayo de 2026 la inflación anual había sido del **5,84 %**, mientras que en junio alcanzó el **6,14 %**. De igual manera, la inflación acumulada pasó del **4,36 % en mayo al 4,77 % en junio**.

Esto evidencia que al cierre del segundo trimestre se presentó una **aceleración de la inflación**, aspecto que debe considerarse en la determinación de precios de referencia suficientemente actualizados.

Al cierre del segundo trimestre de 2026, la economía colombiana presentó una inflación anual del 6,14 % y una variación acumulada durante el primer semestre del 4,77 %, niveles superiores a los observados en el mismo período de 2025.

Este comportamiento evidencia presiones generales sobre los precios de bienes y servicios que pueden incidir en la estructura de costos de los proveedores del sector de mantenimiento automotor.

2.4. TASA REPRESENTATIVA DEL MERCADO – TRM

La Tasa Representativa del Mercado – TRM constituye una variable macroeconómica relevante para el presente estudio debido a la participación de bienes de origen importado dentro de la cadena de suministro del sector automotor. Aunque el contrato del CBOM será celebrado, ejecutado y pagado en pesos colombianos, los precios internos de determinados repuestos, autopartes, componentes mecánicos, eléctricos y elementos especializados de los sistemas contra incendios pueden estar directa o indirectamente expuestos al comportamiento de la tasa de cambio.

Durante el segundo trimestre de 2026 se observó una apreciación significativa del peso colombiano frente al dólar estadounidense**.** El Banco de la República señala que durante este período el peso presentó un comportamiento volátil, pero se

apreció de manera marcada frente al dólar y registró un desempeño favorable frente a otras monedas de la región. Entre los factores asociados a este comportamiento estuvieron la menor percepción de riesgo local, los precios del petróleo y los diferenciales de tasas de interés.

Los registros oficiales de la Superintendencia Financiera permiten observar la siguiente evolución de la TRM de referencia durante los meses que conforman el segundo trimestre:

Mes 2026	TRM de referencia ($/USD)
Abril	**$3.637,51**
Mayo	**$3.678,15**
Junio	**$3.440,83**

Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia – Histórico TRM para estados financieros 2022-2026.

La información evidencia que entre abril y mayo se presentó un ligero incremento de la tasa de cambio, mientras que en junio se produjo una reducción importante, cerrando el trimestre en niveles inferiores a los observados al comienzo del período. La apreciación del peso durante el trimestre es igualmente confirmada por el análisis del mercado cambiario realizado por el Banco de la República.

La incidencia de esta variable sobre el proceso debe analizarse principalmente desde el componente de suministro de repuestos y partes**.**

El parque automotor que será atendido es multimarca y comprende vehículos de diferentes fabricantes y configuraciones. Adicionalmente, los vehículos extintores incorporan componentes especializados que no necesariamente corresponden a repuestos automotores de disponibilidad ordinaria en el mercado nacional.

Por consiguiente, pueden presentarse dos situaciones:

Repuestos disponibles en el mercado nacional: aunque sean comercializados en pesos, su precio puede incorporar previamente efectos asociados a importación, transporte internacional y tasa de cambio.

Repuestos o componentes especializados de origen importado: pueden presentar una exposición más directa a las fluctuaciones del dólar, particularmente cuando deban ser adquiridos específicamente para una determinada reparación.

Esta relación cobra mayor importancia si consideramos que, según el boletín del PIB del segundo trimestre de 2026 que estamos utilizando como base, las importaciones crecieron 7,5 % anual y 5,6 % durante el primer semestre de 2026.

Por tanto, podemos conectar dos variables del análisis: la actividad importadora se encuentra creciendo mientras el peso presentó una apreciación durante el segundo trimestre.

El precio final de una autoparte depende adicionalmente de inventarios existentes, fecha de importación, transporte, almacenamiento, márgenes de comercialización, disponibilidad, marca, procedencia y nivel de especialización del componente.

En consecuencia, la TRM se utilizará como variable explicativa de la formación de precios, pero no como mecanismo directo para determinar los precios unitarios del contrato.

Durante el segundo trimestre de 2026, el peso colombiano presentó una apreciación significativa frente al dólar estadounidense, aunque con episodios de volatilidad.

Esta variable resulta relevante para el proceso debido a que determinados repuestos, autopartes y componentes especializados requeridos para el mantenimiento de los vehículos extintores pueden ser de origen importado o incorporar dentro de su estructura de costos elementos asociados a la tasa de cambio.

No obstante, la variación de la TRM no se traslada necesariamente de manera inmediata o proporcional al precio final de los repuestos, debido a factores como inventarios, costos logísticos, disponibilidad y márgenes de comercialización. Por tal razón, la TRM será considerada como una variable de contexto para el análisis económico, mientras que la determinación de los precios unitarios de referencia se sustentará principalmente en cotizaciones actualizadas del mercado.

Fuentes: Superintendencia Financiera de Colombia, *Histórico TRM para estados financieros 2022-2026.* Banco de la República, *Reporte de Mercados Financieros – II trimestre de 2026.*

2.5. MERCADO LABORAL

El comportamiento del mercado laboral constituye una variable relevante para el análisis económico del sector, debido a que el objeto contractual incorpora un componente significativo de mano de obra**,** particularmente personal técnico asociado con mecánica automotriz, electricidad, latonería, pintura y mantenimiento de sistemas especializados.

De acuerdo con la Gran Encuesta Integrada de Hogares – GEIH del DANE, para junio de 2026 la tasa de desocupación del total nacional se ubicó en **8,0 %**, lo que representó una reducción de 0,5 puntos porcentuales frente a junio de 2025, cuando había sido del 8,6 %.

Simultáneamente, la tasa de ocupación aumentó de **58,4 % a 59,4 %**, mientras que la tasa global de participación pasó de **63,9 % a 64,5 %**. La población ocupada nacional aumentó en aproximadamente **706.000 personas**, equivalente a un crecimiento del **3,0 %** respecto del mismo mes de 2025

Indicador laboral nacional	Junio 2025	Junio 2026	Variación
Tasa de desocupación	8,6 %	**8,0 %**	-0,5 p.p.*
Tasa de ocupación	58,4 %	**59,4 %**	+0,9 p.p.
Tasa global de participación	63,9 %	**64,5 %**	+0,6 p.p.
Variación población ocupada	—	**+706 mil personas**	+3,0 %

*La diferencia matemática por redondeo es de 0,6 p.p.; el DANE reporta una disminución estadísticamente significativa de **0,5 p.p.**

Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares – GEIH, Mercado laboral, junio de 2026. Publicación: 31 de julio de 2026.

2.5.1. Empleo en comercio y reparación de vehículos

El DANE desagrega la población ocupada según rama de actividad económica y muestra que en junio de 2026 la actividad de **"Comercio y reparación de vehículos" concentró el 16,8 % de la población ocupada nacional**.

Esto la convierte en una de las ramas con mayor participación dentro del empleo nacional.

Sin embargo, frente a junio de 2025, esta actividad registró aproximadamente **125.000 ocupados menos**, con una contribución de **-0,5 puntos porcentuales** a la variación del empleo total.

Aquí aparece un resultado interesante cuando cruzamos **PIB sectorial + empleo sectorial**:

Indicador relacionado con comercio y reparación de vehículos	Resultado
Crecimiento actividad económica II trimestre 2026	**5,9 %**
Crecimiento acumulado enero-junio 2026	**6,0 %**
Participación en población ocupada – junio 2026	**16,8 %**
Variación absoluta ocupados frente a junio 2025	**-125 mil**

Fuentes: DANE, PIB segundo trimestre de 2026 y DANE, GEIH junio de 2026. Para el PIB, el boletín que aportaste muestra que comercio y reparación de vehículos creció 5,9 % anual y 6,0 % en el acumulado. Para empleo, DANE-GEIH junio de 2026.

El sector presenta una actividad económica dinámica y una participación importante dentro del empleo nacional**,** pero que durante junio se produjo una reducción interanual del número de ocupados en esta rama.

Además, el dato de "Comercio y reparación de vehículos" comprende un universo mucho más amplio que los talleres capaces de intervenir vehículos pesados y vehículos extintores**.** Por tanto, no sería técnicamente correcto utilizar estas estadísticas generales para afirmar que existe abundancia o escasez específica de mecánicos especializados en máquinas de bomberos.

Para el presente proceso, el comportamiento del empleo resulta relevante principalmente por el componente de mano de obra especializada requerido para la ejecución contractual.

Las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo demandan diferentes perfiles técnicos, cuya remuneración puede depender del grado de especialización, experiencia y complejidad de las intervenciones. Particular importancia tendrán las actividades relacionadas con los sistemas propios de los vehículos extintores, cuyo mercado laboral puede ser más reducido que el correspondiente al mantenimiento automotor convencional.

Al cierre del segundo trimestre de 2026, el mercado laboral colombiano presentó una tasa de desocupación del 8,0 %, inferior a la registrada en junio de 2025, acompañada de un crecimiento del 3,0 % de la población ocupada. Para el trimestre móvil abril-junio de 2026, la tasa de desocupación nacional fue del 8,3 %. Particularmente, la rama de comercio y reparación de vehículos representó el 16,8 % de la población ocupada nacional, evidenciando su importancia dentro de la estructura laboral del país, aunque registró una reducción interanual de aproximadamente 125.000 ocupados. Para el presente proceso, estos indicadores permiten contextualizar las condiciones generales del mercado laboral, sin que

permitan inferir directamente la disponibilidad de mano de obra especializada para vehículos extintores, aspecto que deberá determinarse posteriormente mediante el análisis específico de la oferta.

2.6. TASAS DE INTERÉS Y CONDICIONES DE FINANCIACIÓN.

Las tasas de interés constituyen una variable relevante para analizar las condiciones financieras bajo las cuales operan las empresas del sector, particularmente cuando requieren recursos de crédito para financiar capital de trabajo, adquisición y mantenimiento de inventarios, compra de repuestos e insumos, pago de mano de obra y demás costos asociados a la ejecución de los servicios.

Durante el segundo trimestre de 2026, la tasa de política monetaria del Banco de la República se ubicó en **11,25 %** efectivo anual. Esta tasa comenzó a regir el 1.º de abril de 2026 y se mantuvo durante abril, mayo y junio. En su reunión del 30 de abril, la Junta Directiva decidió mantenerla inalterada.

Al cierre del trimestre, el 30 de junio de 2026, la Junta Directiva decidió incrementar la tasa en 75 puntos básicos, llevándola del 11,25 % al 12,0 %; sin embargo, la nueva tasa comenzó a aplicar el 1.º de julio de 2026. Por tanto, para caracterizar estrictamente el segundo trimestre utilizaremos **11,25 %** como tasa de política monetaria vigente durante el período.

Indicador	II trimestre 2026
Tasa de política monetaria – abril	**11,25 %**
Tasa de política monetaria – mayo	**11,25 %**
Tasa de política monetaria – junio	**11,25 %**
Decisión Junta Directiva 30 de junio	**12,00 %**
Vigencia de la nueva tasa	**1.º de julio de 2026**

Fuente: Banco de la República. *Política monetaria y decisiones de la Junta Directiva del Banco de la República.*

Para acercarnos más a las condiciones efectivas de financiación empresarial, resulta conveniente complementar la tasa de política monetaria con el Interés Bancario Corriente – IBC certificado por la Superintendencia Financiera de Colombia.[2]

Para junio de 2026, la Superintendencia Financiera certificó para la modalidad de crédito de consumo y ordinario una tasa de **19,19 %** efectivo anual, superior en

[2] **Fuente:** Superintendencia Financiera de Colombia. *Interés Bancario Corriente, junio de 2026*, Resolución 0823 de 2026.

0,41 puntos porcentuales a la vigente durante mayo, que fue de **18,78 %** efectivo anual.

Este indicador permite advertir que las tasas efectivamente observadas en operaciones crediticias se encontraban considerablemente por encima de la tasa de política monetaria.

Para el mantenimiento integral de los vehículos extintores del CBOM, las condiciones de financiación adquieren importancia porque el contratista puede requerir recursos propios o de terceros para financiar temporalmente la adquisición de repuestos, autopartes, pinturas, lubricantes, componentes especializados y demás insumos, además de asumir los costos de personal y funcionamiento antes de recibir los pagos correspondientes.

Una tasa de política monetaria del **11,25 %**, acompañada de un interés bancario corriente para crédito de consumo y ordinario del **19,19 %** al cierre del trimestre, refleja un escenario en el que el acceso al financiamiento presenta costos relevantes para los agentes económicos.

Sin embargo, tampoco debemos concluir que todos los proveedores necesariamente recurrirán al crédito. Algunos podrán ejecutar las órdenes mediante capital propio, inventarios disponibles, crédito comercial de proveedores o líneas de financiación empresarial. Por ello, la tasa de interés funciona nuevamente como variable de contexto y no como componente que deba incorporarse automáticamente al precio unitario.

En nuestro caso esta variable tiene una conexión adicional con la forma de ejecución prevista.

El contrato tendrá un presupuesto de **$200.000.000**, será ejecutado durante **tres meses** y operará mediante precios unitarios hasta agotar el presupuesto, de acuerdo con las necesidades efectivamente autorizadas.

Esto implica que el contratista deberá contar con una capacidad financiera suficiente para atender las órdenes que se generen durante la ejecución sin que la prestación del servicio dependa exclusivamente del pago inmediato de cada intervención.

Se concluye para este apartado que durante el segundo trimestre de 2026, la tasa de política monetaria del Banco de la República se mantuvo en 11,25 %, reflejando condiciones financieras restrictivas y un costo relevante de acceso al crédito. Al cierre del período, el interés bancario corriente para la modalidad de crédito de consumo y ordinario se ubicó en 19,19 % efectivo anual. Estas condiciones pueden

incidir en los costos financieros de los proveedores que requieran recursos externos para financiar capital de trabajo, inventarios, repuestos e insumos durante la ejecución contractual. En consecuencia, las tasas de interés constituyen una variable de contexto relevante para analizar las condiciones económicas del sector y deberán ser consideradas conjuntamente con la capacidad financiera observada en los potenciales oferentes, sin incorporarlas automáticamente como factor de incremento de los precios unitarios.

2.7. SALARIO MÍNIMO Y COSTOS LABORALES.

El comportamiento de los costos laborales constituye una variable relevante para el presente estudio, considerando que el mantenimiento preventivo y correctivo integral de los vehículos extintores requiere un componente significativo de mano de obra técnica y especializada**,** incluyendo actividades de mecánica, electricidad automotriz, latonería, pintura y mantenimiento de los sistemas especializados contra incendios.

Para la vigencia 2026, el Salario Mínimo Legal Mensual Vigente – SMLMV fue establecido en $1.750.905, cifra que representa un incremento nominal del **23 %** respecto del salario mínimo vigente para 2025, equivalente a un aumento de $327.405. Actualmente, dicho valor se encuentra fijado transitoriamente mediante el Decreto 159 de 2026.

Por su parte, el auxilio de transporte para 2026 fue fijado en $249.095 mensuales para los trabajadores que devenguen hasta dos salarios mínimos legales mensuales vigentes, lo que representa un incremento del **24,5 %** frente a los $200.000 establecidos para 2025.

Concepto	2025	2026	Variación
SMLMV	$1.423.500	**$1.750.905**	**23,0 %**
Auxilio de transporte	$200.000	**$249.095**	**24,5 %**
SMLMV + auxilio	$1.623.500	**$2.000.000**	**23,19 % aprox.**

Fuente: Gobierno Nacional, Decreto 159 de 2026 y Decreto 1470 de 2025.

Un aspecto llamativo para efectos descriptivos es que la suma del salario mínimo y el auxilio de transporte para 2026 alcanza exactamente los $2.000.000 mensuales para quienes tienen derecho al auxilio.

El incremento del salario mínimo tiene incidencia sobre las empresas prestadoras de servicios de mantenimiento automotor debido a que la mano de obra constituye uno de los componentes esenciales de su estructura operacional.

Sin embargo, debemos hacer una distinción importante para nuestro estudio: el SMLMV no equivale al costo de la mano de obra especializada que será facturada al CBOM.

El precio de una hora de servicio de mecánica, electricidad, latonería, pintura o mantenimiento especializado incorpora, además de la remuneración del trabajador, otros elementos asociados con la operación empresarial: prestaciones sociales, aportes al Sistema de Seguridad Social Integral, riesgos laborales, dotación cuando corresponda, herramientas, equipos, infraestructura del taller, administración y demás costos directos e indirectos.

Adicionalmente, determinados perfiles requeridos para intervenir vehículos pesados o sistemas especializados de vehículos extintores pueden tener remuneraciones superiores al salario mínimo como consecuencia de su formación, experiencia y especialización.

Por ello, el incremento del **23** % del SMLMV durante 2026 constituye una señal relevante de presión sobre los costos laborales, pero no debe trasladarse automáticamente en ese mismo porcentaje a los precios unitarios de mano de obra que establezca el proceso.

Al cierre del segundo trimestre de 2026 habíamos identificado una inflación anual del **6,14 %**, mientras que el incremento nominal del salario mínimo para 2026 fue del **23 %**.

Por tanto, el aumento nominal del salario mínimo fue significativamente superior a la inflación anual observada al cierre de junio. Esta diferencia evidencia que, para actividades intensivas en mano de obra, los costos laborales pueden presentar una dinámica distinta y superior al comportamiento general del IPC.

Para el proceso del CBOM esta variable tiene dos implicaciones.

La primera se relaciona con la **formación de precios**: las cotizaciones que solicitamos corresponden a precios vigentes en 2026, de manera que los oferentes hayan incorporado sus costos laborales actuales.

La segunda tiene que ver con la **capacidad financiera y operativa**. El contratista deberá asumir durante la ejecución los costos asociados con el personal necesario para atender las intervenciones autorizadas, además de los repuestos e insumos requeridos.

Para la vigencia 2026, el Salario Mínimo Legal Mensual Vigente se encuentra establecido en $1.750.905, lo que representa un incremento nominal del 23 % frente a 2025, mientras que el auxilio de transporte se fijó en $249.095, con un incremento del 24,5 %. Estos aumentos constituyen una variable relevante para la estructura de costos de las empresas del sector de mantenimiento automotor, particularmente por la participación de mano de obra en la prestación del servicio.

No obstante, el salario mínimo no corresponde directamente al valor de la hora de mano de obra especializada, dado que esta incorpora remuneración, prestaciones y aportes laborales, infraestructura, herramientas, equipos, costos administrativos y el grado de especialización requerido. En consecuencia, para la estructuración del proceso los precios de la mano de obra deberán determinarse mediante el estudio de mercado con valores vigentes en 2026, utilizando el comportamiento del salario mínimo como variable de contexto económico.

2.8. JORNADA LABORAL, RECARGOS Y SU INCIDENCIA EN LOS COSTOS DEL SERVICIO

La jornada laboral constituye una variable relevante para el análisis económico del presente proceso, teniendo en cuenta que las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo requieren mano de obra asociada con mecánica automotriz, electricidad, diagnóstico, latonería, pintura y mantenimiento especializado de los sistemas contra incendios**.**

La Ley 2101 de 2021 estableció la reducción gradual de la jornada laboral semanal, sin disminución del salario ni afectación de los derechos adquiridos de los trabajadores. La reducción se implementó progresivamente hasta alcanzar las 42 horas semanales a partir del 15 de julio de 2026**.**

La reducción de la jornada tiene tres efectos que debemos considerar:

1. Formación del precio de la mano de obra. Las cotizaciones deben ser actuales y posteriores a la entrada en vigor de las 42 horas, para que los potenciales proveedores incorporen correctamente sus costos laborales.

2. Capacidad operativa del taller. Un proveedor puede necesitar distribuir jornadas, organizar turnos o disponer de varios técnicos para mantener capacidad de respuesta sin exceder la jornada máxima.

3. Reparaciones urgentes. Las intervenciones nocturnas o en días de descanso obligatorio pueden generar recargos laborales para el contratista, aspecto

especialmente relevante cuando se trate de recuperar rápidamente la disponibilidad operacional de una máquina extintora.

A partir del 15 de julio de 2026 la jornada máxima laboral aplicable a las relaciones laborales reguladas por el Código Sustantivo del Trabajo se redujo de 44 a 42 horas semanales, sin disminución salarial, completándose así la implementación gradual prevista en la Ley 2101 de 2021. Aunque el segundo trimestre de 2026 transcurrió bajo una jornada máxima de 44 horas, para el presente proceso debe considerarse la jornada de 42 horas, dado que esta será la vigente durante su estructuración y ejecución.

La reducción implica una menor disponibilidad de horas ordinarias de trabajo manteniendo la remuneración, circunstancia que puede generar presión sobre el costo efectivo de la mano de obra. Este efecto adquiere especial relevancia al analizarse conjuntamente con el incremento del salario mínimo para 2026 y con las modificaciones introducidas por la Ley 2466 de 2025 respecto del trabajo nocturno y los recargos por trabajo en días de descanso obligatorio. En consecuencia, los precios unitarios correspondientes a mano de obra deberán obtenerse mediante cotizaciones actualizadas que incorporen las condiciones laborales vigentes al momento de estructuración del proceso.

2.9. ANÁLISIS DE LOS SECTORES ECONÓMICOS RELACIONADOS CON EL OBJETO CONTRACTUAL.

El objeto contractual se encuentra principalmente relacionado con la actividad CIIU 4520 – Mantenimiento y reparación de vehículos automotores, complementada por la CIIU 4530 – Comercio de partes, piezas (autopartes) y accesorios para vehículos automotores, debido al suministro de repuestos e insumos requerido durante las intervenciones.

Durante el segundo trimestre de 2026, la actividad económica agregada que comprende comercio al por mayor y al por menor y reparación de vehículos automotores y motocicletas registró un crecimiento anual del 5,9 %, un crecimiento acumulado del 6,0 % durante el primer semestre y una variación positiva del 1,8 % frente al trimestre inmediatamente anterior.

Estos indicadores evidencian una dinámica favorable de la actividad económica relacionada con el objeto; sin embargo, dada la naturaleza especializada de los vehículos extintores del CBOM, la capacidad específica del mercado para intervenir sus sistemas contra incendios deberá ser determinada mediante el posterior análisis de la oferta.

2.10. SECTOR DE AUTOPARTES, REPUESTOS E INSUMOS

El objeto contractual contempla, además de los servicios de mantenimiento preventivo y correctivo, el suministro de repuestos, partes, piezas, componentes, materiales e insumos necesarios para mantener en condiciones operativas los vehículos extintores del CBOM.

Este componente vincula el proceso con la cadena de producción, importación, distribución y comercialización de autopartes, cuya disponibilidad y formación de precios pueden estar condicionadas por factores diferentes a los correspondientes exclusivamente a la mano de obra del taller.

- **Clasificación económica**

De acuerdo con la CIIU Rev. 4 A.C. del DANE, una de las actividades directamente relacionadas corresponde a la Clase 4530 – Comercio de partes, piezas (autopartes) y accesorios para vehículos automotores, que comprende el comercio al por mayor y al por menor de partes, piezas, componentes, suministros, herramientas y accesorios para vehículos automotores.

Esta actividad complementa la CIIU 4520 – Mantenimiento y reparación de vehículos automotores, analizada anteriormente. En términos económicos, nuestro contrato integra ambas actividades: servicio de mantenimiento + suministro de repuestos.

- **Estructura de la cadena automotriz y de autopartes**

La industria automotriz colombiana presenta importantes encadenamientos productivos. La Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI señala que su estructura gremial comprende empresas ensambladoras de vehículos, productoras de autopartes y ensambladoras de motocicletas, y que sus afiliados representan aproximadamente el 50 % de la producción nacional de autopartes.

La información sectorial publicada por la ANDI señala además que durante 2024 la industria automotriz contó con 290 proveedores de bienes y servicios, entre ellos 30 autopartistas distribuidos en siete regiones, y efectuó compras por más de $215.000 millones al sector autopartista colombiano.

Indicador de la cadena automotriz	Información disponible
Proveedores de bienes y servicios vinculados	290
Autopartistas dentro de esos proveedores	30
Regiones con presencia de autopartistas	7
Compras al sector autopartista colombiano	Más de $215.000 millones

Indicador de la cadena automotriz	Información disponible
Representatividad ANDI en producción nacional de autopartes	≈ 50 %

Fuente: ANDI – Cámara de la Industria Automotriz.

Estos datos permiten identificar la existencia de una cadena nacional de suministro de autopartes**,** aunque no permiten concluir que la totalidad de los componentes requeridos para el mantenimiento de los vehículos del CBOM sean fabricados nacionalmente.

- **Componente nacional e importado**

El parque automotor objeto de mantenimiento es multimarca y comprende vehículos de diferentes modelos y años**,** por lo que la demanda de repuestos no se concentra en una única línea comercial. A ello se suma que los vehículos extintores incorporan equipos y componentes especializados diferentes de las autopartes convencionales.

En consecuencia, la cadena de abastecimiento puede comprender:

Fabricante nacional o extranjero → importador/distribuidor → comercializador de autopartes → taller/contratista → CBOM.

También pueden existir operaciones más cortas cuando el contratista tenga inventario propio, sea distribuidor autorizado o adquiera directamente determinados componentes.

Esta estructura resulta relevante porque cada eslabón puede afectar precio, disponibilidad y tiempo de entrega**.**

- **Dinámica reciente del mercado automotor**

Aunque las matrículas de vehículos nuevos no constituyen una medida directa de las ventas de repuestos, sí permiten observar la dinámica general del parque automotor y de la cadena comercial asociada.

Durante 2025 se matricularon 254.205 vehículos nuevos en Colombia, con un crecimiento del 26,5 % frente a 2024**.**

La expansión continuó durante 2026. Entre enero y mayo se matricularon 128.582 vehículos nuevos, lo que representó un crecimiento acumulado del **48 %** frente al mismo período de 2025. Solamente durante mayo se registraron 28.136 vehículos, con crecimiento anual del 43 %.

La ANDI y Fenalco proyectaron para 2026 un mercado cercano a 250.000 vehículos nuevos, después de la expansión registrada durante 2025.

Estos resultados permiten caracterizar una cadena automotriz comercialmente activa; sin embargo, las matrículas son únicamente un indicador complementario de la dinámica general del sector.

- **Relación entre fabricación nacional e importaciones**

Por una parte, el boletín del PIB del segundo trimestre de 2026 muestra que las importaciones de bienes y servicios crecieron 7,5 % anual y 5,6 % en el acumulado del primer semestre.

Por otra, identificamos que durante el segundo trimestre el peso presentó una apreciación frente al dólar.

Para nuestro proceso, ambas variables son relevantes porque determinados repuestos pueden provenir del mercado internacional. Sin embargo, debemos evitar afirmar que el crecimiento del 7,5 % de las importaciones corresponde a autopartes, porque el dato del PIB comprende las importaciones totales.

Lo correcto es utilizarlo como indicador macroeconómico complementario, mientras que la dependencia específica de autopartes importadas deberá sustentarse con estadísticas de comercio exterior que identifiquen esas partidas.

- **Disponibilidad y formación de precios de los repuestos**

El precio final de un repuesto no depende exclusivamente de su costo de fabricación. En la cadena pueden intervenir:

Origen nacional o importado + tasa de cambio + transporte + aranceles e impuestos aplicables + almacenamiento + disponibilidad de inventarios + intermediación comercial + marca y especificación técnica.

Esto explica por qué dos repuestos utilizados dentro de un mismo contrato pueden tener comportamientos económicos completamente diferentes.

Un filtro, una correa o un lubricante de utilización común puede tener amplia disponibilidad y varios proveedores. En cambio, un componente específico de una bomba, válvula, sistema hidráulico o mecanismo especializado de una máquina extintora puede presentar menor disponibilidad, necesidad de importación y mayores tiempos de aprovisionamiento.

Se concluye que el suministro de repuestos, autopartes e insumos constituye un componente económicamente relevante del objeto contractual y vincula el proceso con la cadena de producción, importación, distribución y comercialización del sector automotor.

La información disponible evidencia la existencia de una cadena nacional de proveedores y fabricantes de autopartes, complementada por bienes de origen importado.

Las características multimarca y multigeneracional del parque automotor del CBOM, sumadas a la existencia de sistemas especializados propios de los vehículos extintores, generan necesidades heterogéneas de repuestos y componentes, con diferentes condiciones de disponibilidad, formación de precios y tiempos de suministro.

En consecuencia, el estudio de mercado deberá diferenciar adecuadamente mano de obra, repuestos automotores, insumos y componentes especializados, utilizando precios actuales y mecanismos objetivos para atender aquellos elementos cuya necesidad no pueda determinarse anticipadamente.

3. MARCO LEGAL APLICABLE AL SECTOR Y AL PROCESO CONTRACTUAL

El marco jurídico aplicable evidencia que la contratación proyectada se encuentra sometida tanto al régimen general de contratación estatal como a disposiciones sectoriales relacionadas con la actividad bomberil, tránsito y seguridad vehicular, seguridad y salud en el trabajo y protección ambiental. La naturaleza esencial del servicio bomberil determina que el mantenimiento del parque automotor especializado trascienda la conservación ordinaria de bienes públicos, al encontrarse directamente relacionado con la disponibilidad de los medios requeridos para garantizar la continuidad y eficiencia de la atención de incendios y emergencias. Asimismo, las actividades de mantenimiento deberán desarrollarse bajo condiciones que garanticen seguridad técnica, laboral y ambiental. Estos elementos deberán ser considerados posteriormente en la definición de las obligaciones contractuales, requisitos técnicos, experiencia y mecanismos de supervisión, procurando que las exigencias establecidas sean necesarias, adecuadas y proporcionales a las características del objeto contractual.

Norma	Materia	Incidencia principal
Constitución Política	Función administrativa	Principios de la actuación administrativa

Norma	Materia	Incidencia principal
Ley 80 de 1993	Contratación estatal	Planeación, responsabilidad, economía, transparencia
Ley 1150 de 2007	Selección contractual	Selección objetiva y menor cuantía
Decreto 1082 de 2015	Reglamentación contractual	Estudios previos, sector, habilitantes, riesgos y procedimiento
Ley 1575 de 2012	Régimen bomberil	Servicio público esencial y continuidad operacional
Ley 769 de 2002 y modificaciones	Tránsito terrestre	Seguridad y condiciones técnicas vehiculares
Decreto 1072 de 2015	Trabajo – SG-SST	Seguridad de trabajadores y contratistas
Decreto 1076 de 2015	Sector ambiental	Manejo ambiental y residuos
Ley 2101 de 2021	Jornada laboral	Costos y disponibilidad de mano de obra
Ley 2466 de 2025	Régimen laboral	Jornada nocturna y recargos laborales

4. ANÁLISIS DE MERCADO

4.1. OBJETO Y ALCANCE DEL ESTUDIO

El estudio de mercado constituye un componente esencial de la etapa de planeación contractual, mediante el cual la Entidad busca conocer las condiciones particulares en que se ofrecen y demandan en el mercado los bienes y servicios requeridos, identificar la existencia de potenciales proveedores y obtener información que permita sustentar técnica y económicamente la estructuración del proceso de contratación.

4.2. COMPONENTES DEL ESTUDIO DE MERCADO

Para efectos metodológicos, el estudio se desarrollará a partir de **dos componentes principales: análisis de la demanda y análisis de la oferta**.

El **análisis de la demanda** estará orientado a establecer cómo las entidades estatales adquieren este tipo de servicios. Para ello se revisarán procesos y contratos con objetos iguales, similares o comparables, publicados principalmente en SECOP,

considerando aspectos como entidad contratante, objeto, modalidad de selección, presupuesto o valor contratado, plazo, forma de pago, número de participantes cuando la información se encuentre disponible y demás condiciones relevantes.

Este análisis permitirá identificar **patrones de contratación pública**, determinar las características bajo las cuales otras entidades satisfacen necesidades semejantes y contrastar tales antecedentes con las condiciones previstas para el presente proceso.

Por su parte, el **análisis de la oferta** estará dirigido a identificar las características del mercado proveedor y la existencia de personas naturales o jurídicas que se encuentren en capacidad de ofrecer integralmente los servicios requeridos. Se analizará la pluralidad de potenciales proveedores, su experiencia en contratos similares, características empresariales, capacidad para articular los distintos componentes del servicio y participación previa en procesos de contratación pública, cuando dicha información se encuentre disponible.

El análisis de oferta permitirá establecer si existe **pluralidad y competencia efectiva en el mercado**, así como obtener elementos objetivos que posteriormente contribuyan a estructurar requisitos habilitantes proporcionales a la naturaleza, cuantía y complejidad del contrato, evitando condiciones que puedan restringir injustificadamente la participación.

Finalmente, la información obtenida del análisis conjunto de demanda y oferta será contrastada con las condiciones particulares definidas por el Cuerpo de Bomberos Oficial de Montería, las especificaciones del anexo técnico y las cotizaciones recibidas, con el propósito de contar con una visión integral del mercado y sustentar adecuadamente las condiciones económicas y de participación del proceso de **Selección Abreviada de Menor Cuantía**.

4.3. ESTUDIO DE LA DEMANDA

4.3.1. Procesos similares realizados por otras entidades

Para caracterizar la demanda del mercado, la Entidad realizó una revisión de procesos de contratación adelantados durante las vigencias 2024, 2025 y 2026 por diferentes entidades estatales que disponen de vehículos de bomberos o vehículos especializados para la atención de emergencias. La búsqueda se orientó específicamente hacia procesos relacionados con mantenimiento preventivo y correctivo, reparación, sistemas contra incendios, suministro de repuestos y mano de obra especializada, evitando utilizar como referencia general procesos de

mantenimiento de vehículos convencionales que no guardaran relación suficiente con las características del objeto proyectado.

La información recopilada evidencia una demanda pública recurrente de servicios especializados para la conservación del parque automotor bomberil. Se identificaron procesos adelantados por cuerpos oficiales de bomberos, municipios, distritos y entidades que operan vehículos de emergencia, observándose contrataciones en diferentes regiones del país y durante las tres vigencias analizadas.

Los objetos contractuales revisados muestran que las entidades recurren a esquemas integrales que combinan mantenimiento preventivo y correctivo, suministro de repuestos, insumos y mano de obra, encontrándose igualmente procesos que incorporan latonería, pintura y mantenimiento de los sistemas especializados contra incendios. Esta circunstancia presenta correspondencia con la estructura del objeto proyectado por el CBOM.

Se depuro la información obtenida del SECOP y se incluyó aquellos cuyo objeto comprende mantenimiento preventivo y/o correctivo de vehículos de bomberos o vehículos especializados de emergencia, especialmente cuando incorpora repuestos, insumos o mano de obra, resultando la siguiente tabla:

Entidad	Año	Cuantía
CENAC Aviación	2026	$242.677.890
CBOM	2026	$30.425.807
Cartagena	2026	$1.494.861.006
Bomberos de Bucaramanga	2026	$750.000.000
CENAC Aviación	2025	$575.190.000
UAECOB Bogotá	2025	$15.478.952.616
Arjona	2025	$18.033.333
Bomberos de Bucaramanga	2025	$500.000.000
Neiva	2025	$250.000.000
Girardot	2025	$142.383.394
Manizales	2025	$35.000.000
Girardot	2024	$130.877.973
Villeta	2024	$129.435.450
Bomberos de Bucaramanga	2024	$350.000.000
Barranquilla	2024	$1.405.390.000
Cartagena	2024	$2.800.000.000
UAECOB Bogotá	2024	$3.850.000.000

El análisis de la demanda se efectuó a partir de procesos contractuales adelantados durante las vigencias 2024, 2025 y 2026 por diferentes entidades públicas que operan vehículos de bomberos o vehículos especializados para la atención de emergencias. Una vez depurada la muestra, excluyendo adquisiciones de vehículos, intervenciones aisladas no comparables y registros potencialmente duplicados, se identificaron diecisiete (17) procesos directamente relacionados con el mantenimiento preventivo y/o correctivo de este tipo de parque automotor.

Los procesos analizados representan una contratación acumulada aproximada de $28.183 millones, con valores individuales comprendidos entre $18,03 millones y $15.478,95 millones. Debido a la elevada dispersión de las cuantías, el promedio de $1.657,84 millones se encuentra influenciado por procesos de gran magnitud, razón por la cual la mediana, equivalente a $350 millones, constituye una medida más representativa del comportamiento central de la muestra.

El presupuesto proyectado por el CBOM, correspondiente a $200 millones, se encuentra por debajo de la mediana observada, pero dentro del rango de valores efectivamente contratados por otras entidades para necesidades relacionadas con vehículos bomberiles y de emergencia. No obstante, las diferencias de cuantía deben interpretarse considerando variables como número y características de los vehículos, duración contractual, alcance de las intervenciones, repuestos requeridos y grado de especialización de los sistemas objeto de mantenimiento.

Desde la perspectiva cualitativa, los procesos revisados evidencian que la demanda pública utiliza recurrentemente esquemas integrales que combinan mantenimiento preventivo y correctivo, suministro de repuestos, insumos y mano de obra, encontrándose igualmente contrataciones que incorporan mantenimiento predictivo, latonería, pintura y sistemas especializados contra incendios. Esta circunstancia evidencia correspondencia entre el objeto proyectado por el CBOM y las prácticas observadas en la contratación pública del sector.

Finalmente, la presencia de procesos en las tres vigencias analizadas y la contratación reiterada por algunas entidades permiten caracterizar la demanda como recurrente, asociada a la necesidad permanente de conservar la disponibilidad operacional de vehículos destinados a la atención de incendios y emergencias. En consecuencia, la información analizada permite concluir que existe una demanda pública identificable y sostenida para los servicios objeto de la presente contratación.

Fuente: Sistema Electrónico para la Contratación Pública – SECOP II. Procesos adjudicados y celebrados, vigencias 2024, 2025 y 2026. Información recopilada por la Entidad para el presente estudio del sector.

4.3.2. Análisis de procesos similares en el Cuerpo de Bomberos:

La entidad ha realizado procesos de contratación para el mantenimiento preventivo de los vehículos automotores entre los años 2024-2026 así:

Referencia	Descripción	Cuantía	Estado
CBOM-MC-06-2026	MANTENIMIENTO CORRECTIVO DE MECÁNICA PARA LOS VEHÍCULOS EXTINTORES DEL CUERPO DE BOMBEROS OFICIAL DE MONTERÍA, INCLUYENDO EL SUMINISTRO DE REPUESTOS, INSUMOS Y MANO DE OBRA,	30.204.000	Terminado
CBOM-MC-15-2025	MANTENIMIENTO CORRECTIVO A LA BOMBA CONTRA INCENDIOS DEL VEHÍCULO CHEVROLET, PLACAS MHL 132, PERTENECIENTE AL CUERPO DE BOMBEROS OFICIAL DE MONTERIA.	38.139.500	Terminado
CBOM-SIE-02-2025 (Presentación de oferta)	MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO GENERAL Y A LA BOMBA DE EXTINCIÓN DE INCENDIO A LA MAQUINA M#6 DE PLACAS OQE 270 MARCA IVECO Y SUMINISTRO INSTALACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DE BOMBA CONTRA INCENDIO	257.231.000	Terminado
MC-08-2024	MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO (INCLUIDO MANO DE OBRA Y REPUESTOS ORIGINALES, ACEITES, GRASAS Y LUBRICANTES) DE LA MAQUINA EXTINTORA DE INCENDIOS M6 MARCA IVECO MODELO 2019 DE PLACAS OQE 270	28.120.000	Terminado

Por tienda virtual se realizaron mantenimiento preventivos y correctivos convencionales a las maquinas extintoras Chevrolet durante las vigencia 2024 y 2025:

Orden de Compra	Concepto	Valor	Estado
129378 -2024	MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO (INCLUIDO MANO DE OBRA Y REPUESTOS ORIGINALES, ACEITES, GRASAS Y LIBRICANTES) A LAS MAQUINAS EXTINTORAS MARCA CHEVROLET DE PROPIEDAD DEL CUERPO DE BOMBEROS OFICIAL DE MONTERIA.	239.572.955,00	Liquidada
140814-2025	MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO (INCLUIDO MANO DE OBRA Y REPUESTOS ORIGINALES, ACEITES, GRASAS Y LIBRICANTES) A LAS MAQUINAS EXTINTORAS MARCA CHEVROLET DE PROPIEDAD DEL CUERPO DE BOMBEROS OFICIAL DE MONTERIA.	154.700.000	Liquidada

4.4. ESTUDIO DE LA OFERTA

4.4.1. Estructura de la oferta

El análisis de la oferta tiene como propósito identificar las características de los agentes económicos que participan en el mercado relacionado con el objeto contractual y establecer la existencia de potenciales proveedores con capacidad para atender los diferentes componentes requeridos por el Cuerpo de Bomberos Oficial de Montería.

4.4.2. Caracterización de la muestra de potenciales oferentes

La revisión de los procesos contractuales adelantados durante los últimos tres años y de los Registros Únicos de Proponentes asociados permitió identificar una muestra plural de agentes económicos que participan en actividades relacionadas con mantenimiento y reparación automotor, suministro de repuestos, vehículos especializados y sistemas asociados a la actividad contra incendios. La muestra evidencia la participación de empresas con diferentes tamaños, antigüedad, estructura financiera y grado de especialización, lo cual permite inferir la existencia de oferta potencial en el mercado nacional para atender la necesidad proyectada.

No obstante, dada la especial naturaleza de los vehículos extintores, la existencia de experiencia general en mantenimiento automotor no resulta suficiente por sí sola para caracterizar la oferta especializada. Por esta razón, la Entidad orientó la revisión hacia procesos relacionados específicamente con vehículos de cuerpos de bomberos y actividades afines, procurando identificar agentes que hayan tenido contacto contractual con este tipo de parque automotor. Esta delimitación permite obtener una muestra más representativa del mercado relevante y evita que la amplia oferta de mantenimiento de vehículos convencionales distorsione el análisis de las condiciones reales de competencia para el proceso.

La información analizada evidencia igualmente que el mercado no presenta una estructura empresarial homogénea, encontrándose micro, pequeñas y otras empresas con capacidades financieras y organizacionales diversas. Esta circunstancia deberá ser considerada al establecer los requisitos habilitantes, procurando que estos sean proporcionales al valor, plazo, forma de pago, riesgos y características del contrato, sin generar barreras de acceso injustificadas para agentes que objetivamente cuentan con capacidad para atender la necesidad.

N.º	Proveedor	Ubicación	Tamaño empresarial
1	Ágape Ingeniería S.A.S.	Montería, Córdoba	Microempresa

N.º	Proveedor	Ubicación	Tamaño empresarial
2	Automotriz GBC S.A.S.	Bucaramanga, Santander	Microempresa
3	Olga Lucía Nino Moreno – Taller Auto Rueda	Bucaramanga, Santander	Microempresa
4	Auto Tropical Cartagena S.A.S.	Cartagena, Bolívar	Pequeña empresa
5	Márquez Company S.A.S.	Cartagena, Bolívar	Pequeña empresa
6	Willsar Fire S.A.S.	Bogotá D.C.	Microempresa
7	RB Tecnología S.A.S.	Bogotá D.C.	Pequeña empresa
8	Campesa S.A.	Bucaramanga, Santander	Mediana empresa
9	MF Distribuciones S.A.S.	Cartagena, Bolívar	Microempresa
10	Jako Importaciones S.A.S.	Bogotá D.C.	Pequeña empresa
11	Inversiones El Norte S.A.S.	Bogotá D.C.	Pequeña empresa
12	Morarci Group S.A.S.	Barranquilla, Atlántico	Mediana empresa
13	Comercial Internacional de Equipos y Maquinaria S.A.S.	Medellín, Antioquia	Gran empresa

A partir de la revisión de los Registros Únicos de Proponentes y demás documentos empresariales correspondientes a proveedores identificados en procesos de contratación relacionados con el mantenimiento, reparación, suministro de repuestos y atención de vehículos especializados y vehículos destinados a la atención de emergencias, se conformó una muestra de trece (13) potenciales oferentes.

La muestra evidencia una estructura empresarial diversa: cinco (5) corresponden a microempresas, equivalentes al 38,46 %; cinco (5) a pequeñas empresas, equivalentes al 38,46 %; dos (2) a medianas empresas, equivalentes al 15,38 %; y una (1) a gran empresa, correspondiente al 7,69 %.

En consecuencia, el 92,31 % de las empresas identificadas corresponde al segmento MIPYME**,** circunstancia que evidencia una participación predominante de micro, pequeñas y medianas empresas dentro de la oferta analizada, sin perjuicio de la existencia de empresas de mayor tamaño con capacidad para participar en este tipo de procesos.

La distribución observada resulta relevante para la estructuración del proceso, particularmente para la determinación de los requisitos de capacidad financiera y organizacional, los cuales deberán guardar proporcionalidad con la naturaleza, cuantía, forma de ejecución y riesgos del contrato, procurando no establecer condiciones que restrinjan injustificadamente la pluralidad de oferentes.

Debe tenerse presente que el contrato proyectado tendrá un presupuesto oficial de $200.000.000, será ejecutado bajo la modalidad de precios unitarios hasta agotar la disponibilidad presupuestal y tendrá un plazo aproximado de tres (3) meses. Por tanto, la capacidad financiera requerida deberá analizarse frente a las necesidades reales de liquidez y financiación derivadas de esta estructura contractual y no exclusivamente en función del tamaño de las empresas que integran la muestra.

Fuente: Registros Únicos de Proponentes –RUP– de la muestra de participantes en procesos de contratación pública SECOP II analizados por la Entidad.

4.4.3. Capacidad de los proveedores para prestar el servicio en todos los lugares requeridos

El análisis realizado permite concluir que existe capacidad potencial en el mercado para prestar el servicio requerido en la ciudad de Montería. Por las características particulares de los vehículos extintores del CBOM, la ejecución contractual requiere infraestructura física adecuada para el ingreso, circulación, maniobra, permanencia y mantenimiento de vehículos pesados y especializados, incluyendo condiciones apropiadas de acceso, altura, áreas de trabajo, seguridad y demás elementos necesarios para desarrollar las intervenciones mecánicas, de latonería, pintura y de los sistemas contra incendios.

La prestación del servicio en Montería responde a una necesidad directamente relacionada con la operación del CBOM, teniendo en cuenta que los vehículos objeto de mantenimiento se encuentran destinados a la prestación de un servicio público esencial y que su traslado habitual hacia otras ciudades para la realización de mantenimientos incrementaría los tiempos de indisponibilidad, generaría costos adicionales y podría afectar temporalmente la capacidad de respuesta de la Entidad.

Lo anterior no implica que los potenciales oferentes deban encontrarse previamente establecidos en Montería para participar en el proceso. Como regla general, podrán concurrir proveedores domiciliados en otras regiones que acrediten, en las condiciones que establezca el pliego, la disponibilidad efectiva de infraestructura técnicamente apta en Montería durante la ejecución contractual, ya sea propia, arrendada o disponible mediante otro instrumento jurídicamente válido.

No obstante, atendiendo a que el contrato será ejecutado en el municipio de Montería, existe jurídicamente la posibilidad de limitar territorialmente la convocatoria a Mipymes colombianas que tengan su domicilio principal en este municipio, de conformidad con el artículo 2.2.1.2.4.2.3 del Decreto 1082 de 2015, siempre que previamente se configuren los presupuestos legales para limitar la

convocatoria a Mipymes establecidos en el artículo 2.2.1.2.4.2.2 ibídem. La limitación territorial constituye una facultad de la Entidad y su ejercicio deberá encontrarse justificado en los resultados del estudio del sector.

En consecuencia, si el valor del proceso se encuentra dentro del umbral legal aplicable y al menos dos (2) Mipymes colombianas con mínimo un año de existencia presentan oportunamente solicitud de limitación, la convocatoria deberá limitarse a Mipymes. Configurada dicha limitación, la Entidad podrá determinar justificadamente que esta opere exclusivamente respecto de Mipymes cuyo domicilio principal se encuentre en Montería**,** por ser el municipio en el cual se ejecutará el contrato.

Para efectos de la eventual limitación territorial, deberá considerarse que el criterio jurídicamente relevante es el domicilio principal de la Mipymes, y no la existencia de una sucursal, agencia, establecimiento de comercio o taller en Montería. Por tanto, una empresa domiciliada en otra ciudad que disponga de un taller en Montería podría satisfacer las condiciones operativas de ejecución que establezca el proceso, pero ello no la convierte en Mipymes domiciliada en Montería para efectos de una convocatoria territorialmente limitada.

En conclusión, el análisis sectorial permite diferenciar dos aspectos: de una parte, la capacidad técnica y operativa para prestar el servicio en Montería, que podrá ser acreditada por proveedores nacionales mediante la disponibilidad de infraestructura local adecuada; y, de otra, la posibilidad jurídica de limitar territorialmente la convocatoria a Mipymes domiciliadas en Montería cuando se configuren los presupuestos establecidos en la normativa vigente. Esta última decisión deberá adoptarse en la etapa correspondiente del proceso, previa verificación de las solicitudes recibidas y de los demás requisitos legales aplicables.

4.4.4. Tiempos de duración del servicio

El análisis de los procesos contractuales adelantados por otras entidades evidencia que no existe un plazo uniforme para la prestación de servicios de mantenimiento de vehículos de bomberos y emergencia. En términos generales, las entidades determinan el período de ejecución atendiendo a la fecha de inicio del contrato, la necesidad de garantizar la disponibilidad del servicio y la respectiva vigencia presupuestal, observándose recurrentemente contratos cuya ejecución se extiende hasta fechas próximas a la culminación de la vigencia fiscal.

También se identifican contrataciones plurianuales, como el proceso adelantado por Bomberos Bogotá con un plazo de veintisiete (27) meses, circunstancia asociada a una planeación de mayor horizonte y al correspondiente respaldo mediante vigencias futuras. Lo anterior permite concluir que el plazo no está determinado

exclusivamente por la naturaleza del mantenimiento, sino por la necesidad institucional, alcance, disponibilidad presupuestal y esquema de planeación adoptado por cada entidad.

Para el proceso proyectado por el CBOM se considera adecuado establecer un plazo de ejecución de tres (3) meses, contado a partir del cumplimiento de los requisitos de ejecución y suscripción del acta de inicio, sin exceder la vigencia fiscal 2026. Durante este período el contratista deberá mantener disponible la capacidad técnica, operativa, logística y de suministro necesaria para atender los requerimientos de mantenimiento preventivo y correctivo que formule la Entidad, hasta agotar el presupuesto contractual o cumplirse el plazo establecido, lo que ocurra primero.

El plazo general del contrato deberá diferenciarse de los tiempos particulares de atención y reparación de cada vehículo. Dada la condición de vehículos extintores destinados a la prestación de un servicio público esencial, los documentos del proceso deberán establecer tiempos de diagnóstico, suministro de repuestos, ejecución de las intervenciones y entrega de los vehículos acordes con la complejidad de los trabajos requeridos, procurando reducir al mínimo razonable su indisponibilidad operacional.

En consecuencia, el plazo de tres meses guarda correspondencia con las prácticas observadas en el mercado, con el principio de anualidad presupuestal y con la forma de ejecución prevista mediante precios unitarios hasta agotar presupuesto, sin que se advierta para este proceso la necesidad de acudir a vigencias futuras.

5. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL DEL MERCADO OFERENTE

5.1. OBJETIVO

El análisis tiene por objeto caracterizar la capacidad financiera y organizacional de las empresas identificadas como potenciales participantes del mercado relacionado con el mantenimiento de vehículos especializados y vehículos de bomberos, con el propósito de determinar requisitos habilitantes adecuados, proporcionales y suficientes para garantizar la ejecución del contrato, sin establecer condiciones que restrinjan injustificadamente la pluralidad de oferentes.

Para ello se consideran particularmente las condiciones del proceso: presupuesto oficial de $200.000.000, plazo de tres meses, ejecución mediante precios unitarios hasta agotar presupuesto y pagos mensuales por los servicios efectivamente ejecutados y facturados.

5.2. METODOLOGÍA APLICADA

La muestra se depuró para utilizar una sola observación por agente económico, evitando duplicar empresas que aparecen en RUP de diferentes vigencias y analizando individualmente los integrantes de estructuras plurales.

Se tomó preferentemente el período financiero más reciente disponible para cada empresa. A partir de los RUP se extrajeron los indicadores de liquidez, endeudamiento, razón de cobertura de intereses, rentabilidad del patrimonio y rentabilidad del activo, así como activo corriente, pasivo corriente y patrimonio.

El capital de trabajo fue calculado mediante:

CT=Activo Corriente−Pasivo Corriente

Posteriormente se analizaron mínimos, máximos, promedio, mediana y percentiles, dando especial relevancia a la mediana, debido a la heterogeneidad de la muestra, que comprende desde microempresas hasta una gran empresa.

Finalmente, los posibles umbrales fueron contrastados con el porcentaje de empresas de la muestra que los cumplirían y con las condiciones económicas concretas del contrato.

5.3. INDICADORES FINANCIEROS DE LA MUESTRA

La matriz consolidada queda así:

Empresa	Liquidez	Endeud.	Cobertura	Capital de trabajo	Patrimonio	ROE	ROA
Ágape Ingeniería	3,54	0,16	88,53	$170,7 M	$340,6 M	0,64	0,54
Automotriz GBC	3,69	0,85	97,78	$926,0 M	$195,8 M	0,09	0,01
Olga Lucía Nino	409,94	0,14	Indet.	$1.068,7 M	$1.586,3 M	0,06	0,05
Auto Tropical Cartagena	8,96	0,32	11,60	$2.274,4 M	$2.067,1 M	0,38	0,25
Márquez Company	9,19	0,43	198,28	$3.120,5 M	$2.215,5 M	0,46	0,25
Willsar Fire	2,57	0,38	42,28	$869,7 M	$874,2 M	0,32	0,20
RB Tecnología	3,82	0,52	17,82	$533,3 M	$1.231,6 M	0,28	0,13
Campesa	1,15	0,74	-0,51	$3.145,9 M	$14.368,1 M	-0,16	-0,04
MF Distribuciones	3,97	0,81	21,47	$215,9 M	$79,3 M	0,74	0,13
Jako Importaciones	8,76	0,25	58,48	$8.772,5 M	$7.405,9 M	0,34	0,25
Inversiones El Norte	2,39	0,36	48,78	$5.838,4 M	$15.706,5 M	0,09	0,05
Morarci Group	1,54	0,67	1,64	$11.327,4 M	$12.395,4 M	0,35	0,11
Comercial Internacional de Equipos y Maquinaria	1,48	0,61	3.600,56	$208.460,6 M	$286.873,1 M	0,22	0,08

Fuente: Elaboración propia con información financiera de los RUP aportados.

5.4. COMPORTAMIENTO ESTADÍSTICO

Los resultados estadísticos son especialmente ilustrativos:

Indicador	Mínimo	P25	Mediana	P75	Promedio	Máximo
Liquidez	1,15	2,39	3,69	8,76	35,46*	409,94
Endeudamiento	0,14	0,32	0,43	0,67	0,48	0,85
Cobertura de intereses**	-0,51	16,26	45,53	90,84	348,89*	3.600,56
ROE	-0,16	0,09	0,32	0,38	0,29	0,74
ROA	-0,04	0,05	0,13	0,25	0,15	0,54
Capital de trabajo	$170,7 M	$869,7 M	$2.274,4 M	$5.838,4 M	—*	$208.460,6 M
Patrimonio	$79,3 M	$874,2 M	$2.067,1 M	$12.395,4 M	—*	$286.873,1 M

*El promedio pierde representatividad por la presencia de valores extremos. **La cobertura indeterminada de Olga Lucía Nino no se incorporó como valor numérico al cálculo.

Aquí encontramos la justificación estadística para no utilizar los promedios. Una liquidez promedio de 35,46 sería completamente desproporcionada. La mediana de 3,69 representa mucho mejor el comportamiento central.

5.5. DETERMINACIÓN DE LOS INDICADORES PARA EL PROCESO

Después de contrastar la muestra con las condiciones del contrato se plantean los siguientes indicadores:

Indicador	Valor recomendado
Liquidez	≥ 1,50
Endeudamiento	≤ 0,80
Cobertura de intereses	≥ 1,00
Capital de trabajo	≥ 30 % del presupuesto oficial = $60.000.000
Patrimonio	≥ 30 % del presupuesto oficial = $60.000.000
Rentabilidad del patrimonio – ROE	≥ 0,00
Rentabilidad del activo – ROA	≥ 0,00

5.6. JUSTIFICACIÓN FINAL DE LOS VALORES ADOPTADOS

Como resultado del análisis financiero de la muestra de potenciales oferentes, y considerando las condiciones particulares del proceso, la Entidad determinó requisitos habilitantes orientados a verificar la capacidad del futuro contratista para atender las obligaciones económicas derivadas de la ejecución, preservando simultáneamente condiciones adecuadas de pluralidad.

La contratación cuenta con un presupuesto oficial de $200.000.000, un plazo de tres (3) meses y contempla pagos mensuales por los servicios efectivamente ejecutados y facturados. En consecuencia, el contratista deberá disponer de recursos suficientes para financiar temporalmente la adquisición de repuestos e insumos, mano de obra y demás costos operacionales correspondientes a los ciclos mensuales de ejecución, sin que resulte necesario acreditar capacidad para financiar anticipadamente la totalidad del presupuesto contractual.

Con fundamento en la distribución observada en la muestra, se establece un índice de liquidez igual o superior a 1,50; un índice de endeudamiento igual o inferior a 0,80; y una razón de cobertura de intereses igual o superior a 1,00. Estos valores permiten acreditar capacidad financiera suficiente, manteniendo niveles razonables de participación entre los agentes económicos identificados.

Adicionalmente, se establece un capital de trabajo mínimo equivalente al treinta por ciento (30 %) del presupuesto oficial, correspondiente a $60.000.000, valor que guarda relación con las necesidades de financiación de un ciclo mensual de ejecución; y un patrimonio mínimo igualmente equivalente al treinta por ciento (30 %) del presupuesto oficial, como mecanismo de verificación de una base patrimonial suficiente frente a las obligaciones contractuales.

En materia de capacidad organizacional, se establecen rentabilidades sobre patrimonio y sobre activos iguales o superiores a cero (0,00), procurando verificar que el potencial contratista no presente resultados operacionales negativos, sin utilizar estos indicadores como mecanismo para privilegiar empresas de mayor rentabilidad.

La determinación de estos valores no corresponde a la aplicación automática de promedios o medianas sectoriales. La muestra presenta una elevada heterogeneidad derivada de la concurrencia de micro, pequeñas, medianas y grandes empresas, razón por la cual los resultados estadísticos fueron contrastados con la cuantía, plazo, forma de pago, sistema de precios unitarios y riesgos financieros específicos del contrato. De esta manera, los requisitos adoptados buscan alcanzar un equilibrio entre suficiencia financiera, proporcionalidad y pluralidad de oferentes.

Agosto 27 de 2026.

JORGE ELIÉCER ARBELÁEZ MORALES
Director-Comandante

Proyectó: Alfonso Guerra -Asesor externo
Revisó: Diana Ramos Pérez