ESTUDIO DEL SECTOR Y ANALISIS DE MERCADO

OBJETO: PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL DE TRANSPORTE PARA APOYAR LAS ACTIVIDADES DEL PROYECTO DENOMINADO FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INTEGRAL DE LOS PROGRAMAS DE VIVIENDA Y DE LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL DE FONVISOCIAL EN EL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR.

1. ASPECTOS GENERALES

1.1. Introducción.

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

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

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

Clasificación:

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

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

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

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

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

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

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

El servicio especial de transporte: Hace referencia al servicio prestado por aquellos vehículos de placas blancas que no entran en la categoría de taxis o buses. Aquellas empresas de transporte público de pasajeros cuyos vehículos se encuentran reglamentados con placas blancas.

A diferencia del servicio prestado por populares aplicaciones de transporte como Uber, Cabify, Didi o Lift, que permiten a cualquier persona inscribirse y prestar su servicio, el transporte especial es regulado por el Ministerio de Transporte, lo cual permite tener un mayor respaldo y garantía de calidad.

Este tipo de servicio tiene la ventaja de ser más seguro puesto que para cumplir con los requisitos establecidos por el Ministerio de Transporte, la empresa, los conductores y los vehículos deben cumplir una serie de regulaciones en pro del pasajero que permitan la afiliación de los vehículos, la prestación del servicio y los mecanismos de control para verificar que todo se cumpla.

Los vehículos de transporte especial tienen permitido operar en diversas modalidades de contrato dentro de las que encontramos:

- ✓ Transporte Empresarial
- ✓ Transporte Escolar
- ✓ Transporte de Turistas
- ✓ Transporte de usuarios del Servicio de Salud

En conclusión, el Transporte especial es la mejor opción para quienes buscan seguridad y confiabilidad para su personal, ya que obtienen un servicio reglamentado y de calidad donde el personal se encuentra en constantes capacitaciones para brindar un mejor servicio.

1.2. Sector Económico:

De acuerdo con la clasificación, el objeto se ubica en el sector servicio. El sector Servicios o sector terciario es el sector económico que engloba las actividades relacionadas con los servicios materiales no productores de bienes. No compran bienes materiales de forma directa, sino servicios que se ofrecen para satisfacer las necesidades de la población.

Incluye subsectores como comercio, transportes, comunicaciones, centro de llamadas, finanzas, turismo, hostelería, ocio, cultura, espectáculos, la administración pública y los denominados servicios públicos, los presta el Estado o la iniciativa privada (sanidad, educación, atención a la dependencia), entre otros.

Dirige, organiza y facilita la actividad productiva de los otros sectores (sector primario y sector secundario). Aunque se lo considera un sector de la producción, propiamente su papel principal se encuentra en los dos pasos siguientes de la actividad económica: la distribución y el consumo.

1.3 Definiciones

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

Definiciones	
Colombia Compra Eficiente	Es la Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente- creada por el Decreto Ley 4170 de 2011.
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE- es la entidad responsable de la planeación, levantamiento, procesamiento, análisis y difusión de las estadísticas oficiales de Colombia. Perteneciente a la Rama Ejecutiva del Estado Colombiano, con más de 50 años de experiencia. Cumple con los más altos estándares de calidad. El DANE ofrece al país y al mundo más de 30 investigaciones de todos los sectores de la economía, industria, población, sector agropecuario y calidad de vida, entre otras. Toda esta labor, sumada a la aplicación de modernas tecnologías de captura, procesamiento y difusión, así como la calidad humana de todos los que participan en el proceso de la organización, permiten al DANE fortalecer el conocimiento, la confianza y la cultura estadística de los colombianos, reafirmando su condición de líder como rector de las estadísticas en Colombia. La información suministrada por el Censo permite focalizar de mejor manera la política pública tanto en las entidades del orden nacional como del orden territorial. Contar con información actualizada permite una gestión pública más eficiente y transparente con la ciudadanía.
SIREM	Es el Sistema de Información y Reporte Empresarial, elaborado y administrado por la Superintendencia de Sociedades.
PIB	El producto interno bruto o producto interior bruto (PIB),12 también conocido como producto bruto interno (PBI) en algunos países de Hispanoamérica,3 es una magnitud macroeconómica que expresa el valor monetario de la producción de bienes y servicios de demanda final de un país o región durante un período determinado, normalmente de un año o trimestrales. Es decir, todo lo que producen las empresas (bienes o servicios) es consumido por los colombianos; esto representa más ingresos y mejores utilidades para las compañías, lo que se traduce en capacidad para contratar personal, que, en otra palabra, afecta a ese mismo consumidor dependiendo de cómo se comporta el PIB. Entre mas empleo se genere más capacidad de consumo tiene los hogares, porque traen el salario a sus casas y entonces pueden consumir más. Entonces un mayor crecimiento del PIB se ve reflejado en

ESTUDIO DEL SECTOR

	mayor consumo y en mayor capacidad de adquisición de las personas. Por esta razón, es importante que el producto interno bruto crezca porque quiere decir que hay mas empleo en el país.
DEMANDA	La demanda puede ser definida como la cantidad de bienes y servicios que son adquiridos por consumidores a diferentes precios1 en una unidad de tiempo específica (un día, un mes, un año, etc.) ya que, sin un parámetro temporal no podemos decir si de una cantidad de demanda crece o decrece. El significado de la demanda abarca una amplia gama de bienes y servicios que pueden ser adquiridos a precios de mercados, bien sea por un consumidor especifico o por el conjunto total de consumidores en un determinado lugar, a fin de satisfacer sus necesidades y deseos. Estos bienes y servicios pueden englobar la práctica totalidad de la producción humana como la alimentación, medio de transportes, educación, ocio, medicamentos y un largo etcétera. Por esta razón, casi todos los seres humanos que participan de la vida moderna, son considerados como demandantes.
OFERTA	En economía, se define la oferta como aquella propiedad dispuesta a ser intercambiada libremente a cambio de un precio. Cuando las condiciones de mercado vienen caracterizadas por el precio en conjunto de todos los pares de precio de mercado y oferta, forman la llamada curva de oferta. Hay que diferenciar por tanto la curva de oferta, de una oferta actual o cantidad ofrecida (que en general sería un punto concreto de dicha oferta), que hace referencia a la cantidad que los productores están dispuestos a vender a un determinado precio. Por otra parte, en ocasiones la oferta no viene dada por acciones del mercado, sino que viene impuesta por alguna institución (Estado, Administración, Organización…) para poder suplir unas necesidades. Esto se produce, aunque no haya demanda, e incluso en ocasiones los productores pactan ofrecer unos mismos bienes a un precio similar, rompiéndose la cadena de libre mercado y quebrando la competencia.
FMI	El Fondo Monetario Internacional (FMI) es un organismo especializado del Sistema de las Naciones Unidas establecido en 1945 para contribuir al estímulo del buen funcionamiento de la economía mundial. Con sede en Washington, el FMI cuenta con 183 Estados Miembros, casi la totalidad del mundo. El objetivo del Fondo Monetario Internacional (FMI) es lograr un crecimiento y una prosperidad sostenibles para cada uno de sus 190 países miembros. Con esa finalidad, respalda políticas económicas que

ESTUDIO DEL SECTOR

	promueven la estabilidad financiera y la cooperación monetaria, que son esenciales para la productividad, la creación de puestos de trabajo y el bienestar económico. El FMI es administrado por los países miembros, a los cuales les rinde cuentas. El FMI tiene tres misiones críticas: promover la cooperación monetaria internacional, alentar la expansión del comercio internacional y del crecimiento económico, y desalentar políticas que vayan en perjuicio de la prosperidad. Para cumplirlas, los países miembros colaboran entre sí con otros organismos internacionales a fin de mejorar la vida de la población.
FOB	(Franco a bordo, puerto de carga convenido). El vendedor realiza la entrega cuando la mercancía sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque convenido. Esto quiere decir que el comprador ha de soportar todos los costes y riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde aquel momento. El término FOB implica que el vendedor debe entregar la mercancía a bordo del buque que ha contratado el comprador y en el puerto de embarque que se ha convenido que, generalmente, está ubicado en el país de la empresa vendedora. El vendedor entrega la mercancía para su transporte ya despachada de exportación. Cuando la mercancía está depositada a bordo del buque es cuando se produce la entrega de la misma y también la transmisión de los riesgos al comprador. El FOB Incoterms no obliga ni al comprador ni al vendedor a contratar un seguro que cubra los posibles riesgos que puede sufrir la mercancía durante su transporte. Sin embargo, es conveniente que se contrate un seguro que cubra los riesgos que asume tanto el vendedor, que debe colocar la mercancía a bordo del buque, como el comprador, que asume los riesgos a partir de ese momento.

1.4. Aspecto Regulatorio

DECRETO 1082 DE 2015

Artículo 2.2.1.1.1.6.1. “Deber de análisis de las Entidades Estatales. La entidad estatal debe hacer durante la etapa de planeación el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto de Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y Análisis de Riesgo…”

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

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

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

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

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

FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN LA MODALIDAD DE CONTRATACIÓN.

La escogencia del contratista se efectuará conforme a las modalidades previstas en la ley 1150 de 2007(licitación, selección abreviada, concurso de méritos, contratación directa y mínima cuantía), reglamentadas por el decreto 1082 de 2015 (compilatorio del sistemas de compras públicas), versión actualizada

Se tiene que la escogencia del contratista se hará desarrollando la modalidad de selección abreviada por menor cuantía.

De igual manera, se sustenta jurídicamente la modalidad de selección del presente proceso en el Decreto 1082 de 2015, en su articulo 2.2.1.2.1.2.20. Procedimiento para la selección abreviada de menor cuantía.

El servicio especial de transporte

El servicio especial de parque automotor terrestre se encuentra reglamentado bajo el decreto 1079 de 2015(único reglamentario del sector Transporte),que cumplía el régimen aplicable y sustituyo la regulación antes contenida en el decreto 348 de 2015; el Decreto 174 de 2001 fue derogado por el art.98 del decreto 348 de 2015, en el cual lo define como aquel que se presta bajo la modalidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios.

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

Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, deben solicitar y obtener habilitación para operar.

ESTUDIO DE SECTOR

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

1.5 Especificaciones Técnicas

FONVISOCIAL, requiere la prestación de servicios Para la ejecución del proyecto se requiere contratar los siguientes bienes y servicios en las cantidades mencionadas:

ITEM	TIPO DE VEHÍCULO	CANT.	DESCRIPCION
1	CAMIONETA 4X4	2	Vehículo tipo doble cabina y/o campero, 4 puertas, con capacidad para 5 pasajeros. Combustible diesel o gasolina. Modelo 2024 o superior

El vehículo debe tener las siguientes características, que se acreditan con la tarjeta de propiedad del vehículo:	
- **Tipo de vehículo:** Camioneta - **Servicio:** Público - **Carrocería:** Doble cabina - **Cilindrada:** máximo 1996 - **Dirección:** Hidráulica - **Transmisión:** 6 velocidades MT - **Aire Acondicionado:** SI - **Cd-Radio:** SI - **Alza vidrios eléctricos:** SI - **Espejos Eléctricos:** SI - **Frenos:** ABS - **Airbag:** SI - **Cierre centralizado:** SI - **Combustible:** Diesel EVI - **Puertas: mínimo** 4 - **Capacidad de pasajero:** 5 - **Número de Vehículos:** 1 - **Modelo:** 2024 y años posteriores. - **Nivel de blindaje:** II **Sistema :** Euro 6	- **Tipo de vehículo:** Camioneta - **Servicio:** Público - **Carrocería:** Doble cabina - **Cilindrada:** máximo 1996 - **Dirección:** Hidráulica - **Transmisión:** 10 velocidades AT - **Aire Acondicionado:** SI - **Cd-Radio:** SI - **Alza vidrios eléctricos:** SI - **Espejos Eléctricos:** SI - **Frenos:** ABS - **Airbag:** SI - **Cierre centralizado:** SI - **Combustible:** Diesel EVI - **Puertas: mínimo** 4 - **Capacidad de pasajero:** 5 - **Número de Vehículos:** 1 - **Modelo:** 2024 y años posteriores. **Sistema :** Euro 6

2. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

2.1. Comportamiento De La Economía Colombiana

2.1.1 Producto Interno Bruto – PIB

El Producto Interno Bruto crece 1,7% en el año 2024pr respecto al año 2023p ; Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

FORMATO DE SECTOR

Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 8,0% (contribuye 1,3 puntos porcentuales a la variación anual).

Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,6% (contribuye 1,2 puntos porcentuales a la variación anual).

Industrias manufactureras crece 4,1% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

En lo corrido del año 2025pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 2,8%. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,1% (contribuye 1,0 puntos porcentuales a la variación anual).

Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,4% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).

Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 4,1% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 1,2%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 3,4%.

Actividades financieras y de seguros crece 2,3%.

En el tercer trimestre de 2025pr, el valor agregado de la agricultura, ganadería, caza, silvicultura y

pesca crece 2,4% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024pr. Esta dinámica se explica

por los siguientes comportamientos (ver tabla 2):

• Cultivos agrícolas transitorios; cultivos agrícolas permanentes; propagación de plantas (actividades de viveros, excepto viveros forestales); actividades de apoyo a la agricultura y la ganadería y posteriores a la cosecha; explotación mixta (agrícola y pecuaria) y caza ordinaria y mediante trampas; y actividades de servicios conexas decrece 1,3%.

• Cultivo permanente de café crece 9,8%.

• Ganadería crece 7,9%.

• Silvicultura y extracción de madera crece 9,4%.

• Pesca y acuicultura crece 16,4%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y

calendario, el valor agregado de la agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece en 1,0%,

cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

• Cultivos agrícolas transitorios; cultivos agrícolas permanentes; propagación de plantas (actividades de viveros, excepto viveros forestales); actividades de apoyo a la agricultura y la ganadería y posteriores a la cosecha; explotación mixta (agrícola y pecuaria) y caza ordinaria y mediante trampas; y actividades de servicios conexas decrece 1,7%.

• Cultivo permanente de café crece 32,0%.

• Ganadería crece 1,1%.

• Silvicultura y extracción de madera crece 4,5%.

• Pesca y acuicultura crece 1,5%.

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

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

Fuente: DANE, PIB_T
pr preliminar
[1] Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[2] Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental.
[3] Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida.
[4] Actividades profesionales, científicas y técnicas; Actividades de servicios administrativos y de apoyo.
[5] Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales.
[6] Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio.

Comercio al por mayor y al por menor

En el tercer trimestre de 2025pr, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 5,6% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 8,4%.
• Transporte y almacenamiento crece 4,2%.
• Alojamiento y servicios de comida crece 0,2%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida
crece en 0,2%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas
crece 2,2%.
• Transporte y almacenamiento crece 1,6%.
• Alojamiento y servicios de comida decrece 0,5%.

Tabla 7. Comercio al por mayor y al por menor[1]
Tasas de crecimiento en volumen[2]
Tercer trimestre 2025pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025pr-III / 2024pr-III	2025pr / 2024pr	2025pr-III / 2025pr-II
Comercio al por mayor y al por menor[3]	8,4	7,6	2,2
Transporte y almacenamiento	4,2	3,6	1,6
Alojamiento y servicios de comida	0,2	0,6	-0,5
Comercio al por mayor y al por menor[1]	**5,6**	**5,1**	**0,2**

Fuente: DANE,PIB_T
pr preliminar
[1]Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida.
[2]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[3]Comercio al por mayor y en comisión o por contrata; comercio al por menor (incluso el comercio al por menor de combustibles); comercio de vehículos automotores y motocicletas, sus partes, piezas y accesorios.

Información y comunicaciones

En el tercer trimestre de 2025pr, el valor agregado de información y comunicaciones crece 1,9% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024pr. Para la serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado crece en 0,4%, respecto al trimestre inmediatamente anterior (ver tabla 8).

El PIB del transporte en Colombia disminuyó a 11636.20 billones de COP en el primer trimestre de 2024 desde 12185.66 billones de COP en el cuarto trimestre de 2023. El PIB del transporte en Colombia promedió 8521.62 mil millones de COP desde 2000 hasta 2024, alcanzando un máximo histórico de 12496.61 mil millones de COP en el tercer trimestre de 2022 y un mínimo récord de 4460.00 mil millones de COP en el segundo trimestre de 2000[1]

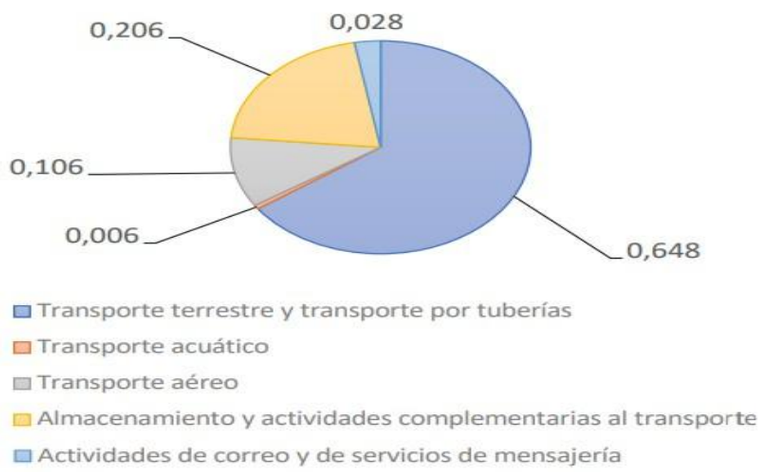
El subsector transporte y almacenamiento se encuentra compuesto por las actividades de:

• Transporte terrestre y por tuberías,
• Transporte acuático,
• Transporte aéreo,
• Almacenamiento y actividades complementarias al transporte,

[1] Fuente: Dane Colombia

• Actividades de correo y mensajería

Gráfico 2: Participación de las agrupaciones de actividades en el subsector Transporte y Almacenamiento

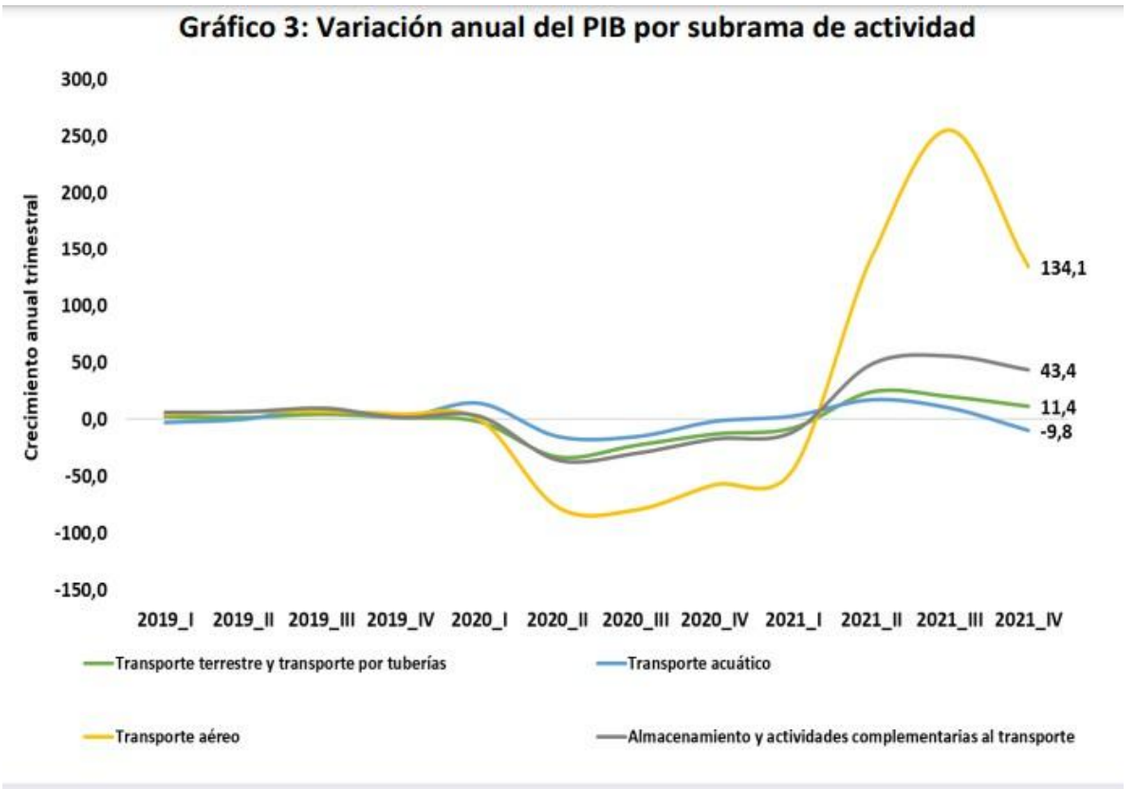


Fuente: Superintendencia de Transporte con base en los datos de cuentas nacionales del DANE

La actividad con mayor crecimiento fue el transporte aéreo, seguido del almacenamiento, las actividades complementarias al transporte y el transporte terrestre. Por su parte, el transporte acuático registró decrecimiento (Gráfico 3).

En el caso del transporte aéreo este resultado podría explicarse por la movilización de pasajeros que, de acuerdo con el Ministerio de Transporte, alcanzó a finales de las 2021 cifras cercanas a los niveles pre pandemia, especialmente, en el mercado doméstico.

ESTUDIOS DE



Fuente: Superintendencia de Transporte con base en los datos de cuentas nacionales del DANE

Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP)

Variaciones trimestrales, anuales y trienales del SITM

ESTUDIO

Gráfico 1. Variaciones trimestrales y anuales de los vehículos afiliados, en servicio y del número de pasajeros transportados
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
III Trimestre de 2025[P]

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

Fuente: DANE, ETUP.
[P] Cifra provisional.
*Sistema Integrado de Transporte Masivo.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

Para los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, en el tercer trimestre de 2025, se presentó una variación trimestral de 0,1% en los vehículos en servicio y de 5,5% en los pasajeros transportados, en comparación con el segundo trimestre de 2025.

En cuanto a las comparaciones anuales, para el tercer trimestre de 2025, se presentó una variación de -1,0% en los vehículos en servicio y, por su parte, los pasajeros transportados registraron una variación de 0,5%, en relación con el tercer trimestre de 2024.

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

Movimiento de Sistemas Integrados de Transporte Masivo	Variaciones trimestrales III trim 2025 / II trim 2025		Variaciones anuales III trim 2025 / III trim 2024	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total SITM, Metro y Cable	**0,1**	**5,5**	**-1,0**	**0,5**
Transmetro (Barranquilla)	13,1	10,2	3,9	-5,4
SITM* (Bogotá)	0,1	5,6	-1,4	0,3
Metrolínea (Bucaramanga)	-100,0	-100,0	-100,0	-100,0
MIO (Cali)	0,4	0,5	-3,5	2,7
Transcaribe (Cartagena)	-6,6	4,2	-2,3	-6,8
Cable (Manizales)	0,0	5,8	2,6	1,8
SITVA** (Medellín)	0,4	6,8	2,1	3,5
Megabús (Pereira)	-1,5	3,6	-0,4	-4,3

Fuente: DANE, ETUP.
[P] Cifra provisional.
*Sistema Integrado de Transporte Masivo.
**Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

Durante el tercer trimestre de 2025, los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, que presentaron el mayor incremento anual en el parque automotor en servicio, fueron Transmetro (Barranquilla) y el Cable (Manizales) con 3,9% y 2,6% respectivamente. Por su parte, el total de pasajeros transportados que presentó las mayores variaciones positivas anuales fueron SITVA (Medellín) y el MIO (Cali) con 3,5% y 2,7%, respectivamente frente al mismo periodo de 2024. (Anexo 3.1).

Variaciones trimestrales, anuales y trienales del transporte tradicional

En cuanto a los resultados generales para el sistema de transporte tradicional, en el tercer trimestre de 2025, se presentó una variación trimestral de 0,1% en los vehículos en servicio y de 2,8% en los pasajeros transportados, en comparación con el segundo trimestre de 2025. En relación con las variaciones anuales, en el tercer trimestre de 2025, los vehículos en servicio presentaron una variación de -2,0% y de -3,2% en los pasajeros transportados, en comparación con el tercer trimestre de 2024.

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

Sistema de transporte tradicional	Variaciones trimestrales III trim 2025 / II trim 2025		Variaciones anuales III trim 2025 / III trim 2024	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total transporte tradicional	**0,1**	**2,8**	**-2,0**	**-3,2**
Buses*	0,3	3,9	-3,2	-2,1
Busetas	0,0	3,0	-1,3	-4,9
Microbuses - colectivos	0,0	1,7	-2,0	-1,8

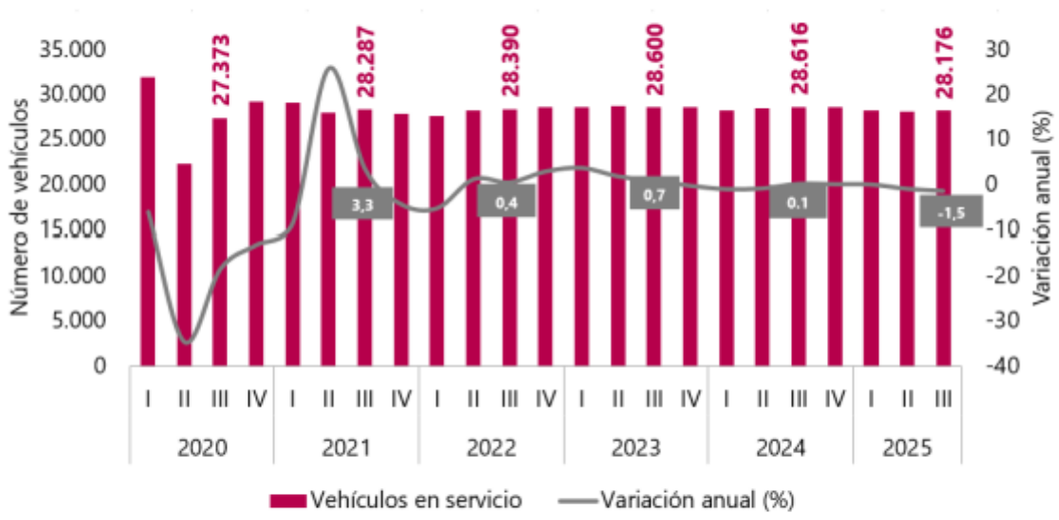
Fuente: DANE, ETUP.
[P] Cifra provisional.
*En el tipo de vehículo buses se incluyen los padrones.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

Durante el tercer trimestre de 2025, el tipo de vehículo buses presentó la mayor disminución anual en el parque automotor en servicio, con una variación de -3,2 %. En cuanto al número de pasajeros transportados, la mayor caída se registró en las busetas, con una variación de -4,9%, en comparación con el mismo trimestre de 2024.

Evolución general de las principales variables.

Durante el tercer trimestre de 2025, el parque automotor destinado al transporte urbano de pasajeros en las áreas de cobertura registró un promedio mensual de 28.176 vehículos en servicio y con una variación negativa 1,5 % en comparación con el mismo periodo de 2024.

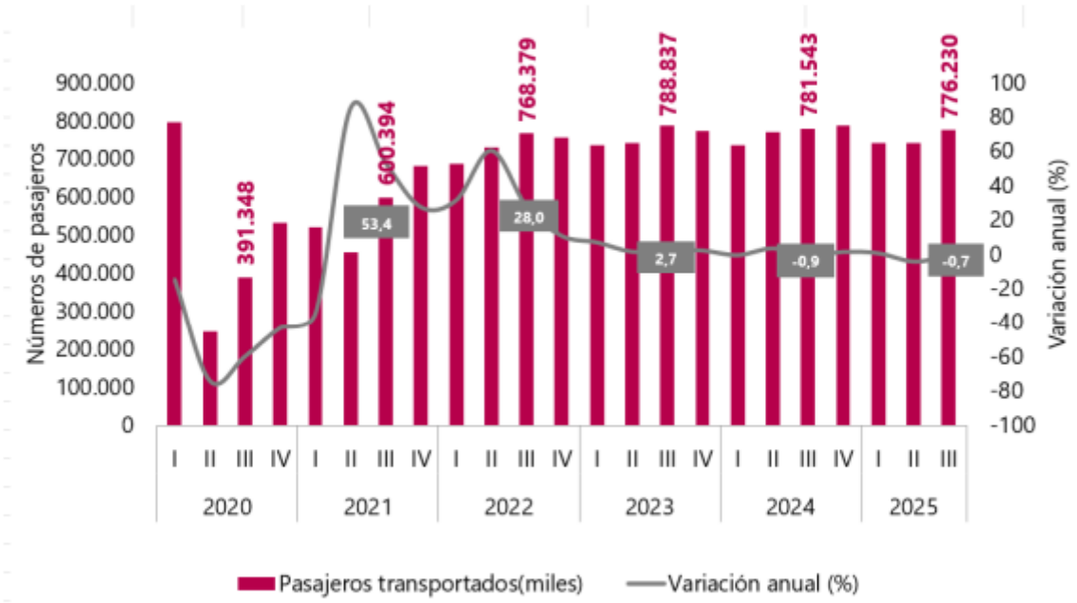
Gráfico 2. Parque automotor en servicio (número de vehículos - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2020 (I Trimestre) – 2025[P] (III Trimestre)



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

Durante el tercer trimestre de 2025, el número de pasajeros transportados en las áreas de cobertura alcanzó los 776.230, registrando una disminución del 0,7% en comparación con el mismo periodo de 2024.

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



Fuente: DANE, ETUP.

En el tercer trimestre de 2025, el promedio mensual de vehículos en servicio en el área de cobertura se ubicó en 14.564 vehículos para el sistema tradicional, mientras que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)4 prestaron el servicio con un promedio mensual de 13.612 vehículos.

En términos de utilización del servicio, 238,6 millones de pasajeros se movilizaron en el sistema de transporte tradicional y, por su parte, los Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM movilizaron 537,7 millones de pasajeros. La mayor participación del SITM en el total de pasajeros transportados la registró el área metropolitana de Bogotá con el 48,4% del total de los usuarios, seguido de Medellín con el 15,1

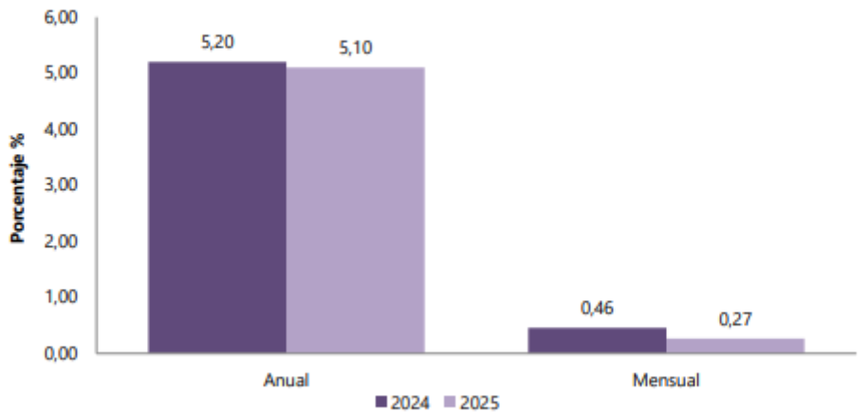
Cuadro 1. Resultados de la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros – ETUP
III Trimestre (2019 – 2025[P])

Tipo de sistema de transporte	Variables	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total	Promedio mensual de vehículos afiliados	38.450	38.314	37.286	36.095	35.775	35.103	34.781
	Promedio mensual de vehículos en servicio	33.540	27.373	28.287	28.390	28.600	28.616	28.176
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	968.335	391.348	600.394	768.379	788.837	781.543	776.230
Tradicional	Promedio mensual de vehículos afiliados	25.903	25.204	22.446	20.320	19.965	19.860	19.580
	Promedio mensual de vehículos en servicio	21.669	15.791	15.827	14.646	14.795	14.863	14.564
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	401.600	180.767	236.339	249.442	248.464	246.417	238.551
Masivo	Promedio mensual de vehículos afiliados	12.547	13.110	14.840	15.774	15.811	15.243	15.202
	Promedio mensual de vehículos en servicio	11.871	11.582	12.460	13.744	13.805	13.752	13.612
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	566.734	210.581	364.055	518.937	540.373	535.126	537.679

Fuente: DANE, ETUP.
[P] Cifra provisional

2.1.2 Índice De Precios Al Consumidor

Gráfico 1. IPC Variaciones
Total Nacional
Diciembre 2024 - 2025



Fuente: DANE, IPC.

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

Los propósitos de uso de la información del IPC se pueden circunscribir en 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.

Variación y contribución anual por divisiones de gasto

En el mes de diciembre de 2025, el IPC registró una variación de 5,10% en comparación con diciembre de 2024. En el último año, las divisiones Restaurantes y hoteles (7,91%), Educación (7,36%), Salud (7,20%), Bebidas alcohólicas y tabaco (6,37%) y; por último, Transporte (5,35%) se ubicaron por encima del promedio nacional (5,10%). Entre tanto, las divisiones Alimentos y bebidas no alcohólicas (5,07%), Bienes y servicios diversos (4,97%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (4,76%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (3,31%), Prendas de vestir y calzado (2,12%), Recreación y cultura (1,85%) y; por último, Información y comunicación (1,22%) se ubicaron por debajo del promedio nacional.

Cuadro 1. IPC Variación y contribución anual
Según divisiones de gasto
Diciembre 2024 - 2025

		2024		2025	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Restaurantes y hoteles	9,43	7,87	0,85	7,91	0,87
Educación	4,41	10,62	0,41	7,36	0,30
Salud	1,71	5,54	0,09	7,20	0,12
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	5,57	0,09	6,37	0,11
Transporte	12,93	5,19	0,70	5,35	0,72
TOTAL	100,00	5,20	5,20	5,10	5,10
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	3,31	0,63	5,07	0,95
Bienes y servicios diversos	5,36	3,33	0,18	4,97	0,26
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	6,96	2,13	4,76	1,48
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	2,18	0,09	3,31	0,13
Prendas de vestir y calzado	3,98	2,06	0,07	2,12	0,07
Recreación y cultura	3,79	-0,21	-0,01	1,85	0,06
Información y comunicación	4,33	-0,93	-0,03	1,22	0,03

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

Los mayores aportes a la variación anual se registraron en las divisiones de: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Alimentos y bebidas no alcohólicas, Restaurantes y hoteles, Transporte y Educación, las cuales en conjunto contribuyeron con 4,32 puntos porcentuales al acumulado anual de dicha variación.

En diciembre de 2025 en comparación con diciembre de 2024, la variación anual de las subclases que más aportaron al índice total fueron: arriendo imputado (5,06%), comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (7,99%), arriendo efectivo (5,31%), transporte urbano (9,16%), carne de res y derivados (9,55%), comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato (7,88%), café y productos a base de café (52,07%), suministro de agua (6,95%), educación preescolar y básica primaria (8,69%) y servicios relacionados con la copropiedad (8,55%). Las mayores contribuciones negativas se presentan en: papas (-24,61%), electricidad (-2,53%), arroz (-6,68%), equipos de telefonía móvil, similares y reparación (-23,65%) y huevos (-2,51%).

Cuadro 2. IPC Variación y contribución anual
Por principales subclases
Diciembre 2025

Subclase	Variación (%)	Contribución Puntos porcentuales
Arriendo imputado	5,06	0,65
Comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio	7,99	0,60
Arriendo efectivo	5,31	0,49
Transporte urbano (incluye tren y metro)	9,16	0,42
Carne de res y derivados	9,55	0,23
Comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato	7,88	0,18
Café y productos a base de café	52,07	0,15
Suministro de agua	6,95	0,14
Educación preescolar y básica primaria	8,69	0,13
Servicios relacionados con la copropiedad	8,55	0,10

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

ESTUDIO DEL SECTOR

2.1.3 Alianzas comerciales con Colombia

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

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

- **Comunidad Andina (CAN)**

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

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

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

La liberación del comercio de bienes en la Comunidad (se pueden exportar bienes desde cualquier país de la Comunidad, destinados a cualquier otro país miembro, e importar bienes desde cualquier país de la Comunidad cuyo origen sean otros países de la CAN, sin pagar ningún tipo de impuesto por ello. Lo anterior se conoce como una zona de libre comercio. Actualmente, Perú no tiene este nivel de integración, pero está trabajando para alcanzarlo
- La adopción de un arancel externo común (el impuesto por ingresar un producto no producido en la Comunidad a cualquier país miembro es el mismo, independientemente del país por el cual ingrese. Cabe anotar que, en este aspecto, Bolivia mantiene unas leyes un poco diferentes)
- La armonización de instrumentos y políticas de comercio exterior (modificar las leyes de cada país para lograr que se cumplan, entre otros, los dos anteriores objetivos)
- La implantación de políticas económicas congruentes con los objetivos de la Comunidad, entre otros.

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

Igualmente, se ha trabajado para lograr la libre circulación de capitales (dinero), así como que los habitantes de la Comunidad puedan circular libremente por ésta (en junio de 2001, se reconoció a los documentos nacionales de identificación Cédula de Ciudadanía en el caso colombiano como único requisito para que los nacionales y extranjeros residentes en los países miembros puedan viajar por la Comunidad en calidad de turistas. Es importante anotar que pueden existir algunas restricciones en la actualidad.

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

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

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

ESTUDIO DEL SECTOR

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

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

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

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

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

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

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

La ley original venció el 4 de diciembre de 2001 para aquellos productos que no pagaban ningún tipo de arancel, pero permaneció vigente para aquellos que tenían un arancel reducido. El 1 de agosto de 2002 se aprobó en el Congreso de los Estados Unidos una ley que prorroga y amplía las preferencias del ATPA, denominada Ley de preferencias arancelarias andinas y

ESTUDIO DEL SECTOR

de erradicación de drogas (ATPDEA). Mediante esta ley se otorgan preferencias, hasta el año 2006, a los artículos anteriormente cobijados por el ATPA, a la vez que se extienden dichas preferencias a productos como las confecciones, el petróleo y sus derivados, el calzado y las manufacturas de cuero, el atún, algunos azúcares, etc. Sin embargo, para que los productos recién incluidos puedan ser cobijados por el ATPDEA, el Presidente de los Estados Unidos debe determinar si Colombia cumple con los criterios de elegibilidad establecidos.

- **Grupo de los Tres - TLC G-3**

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

Los principales objetivos del Tratado son los siguientes:

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

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

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

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

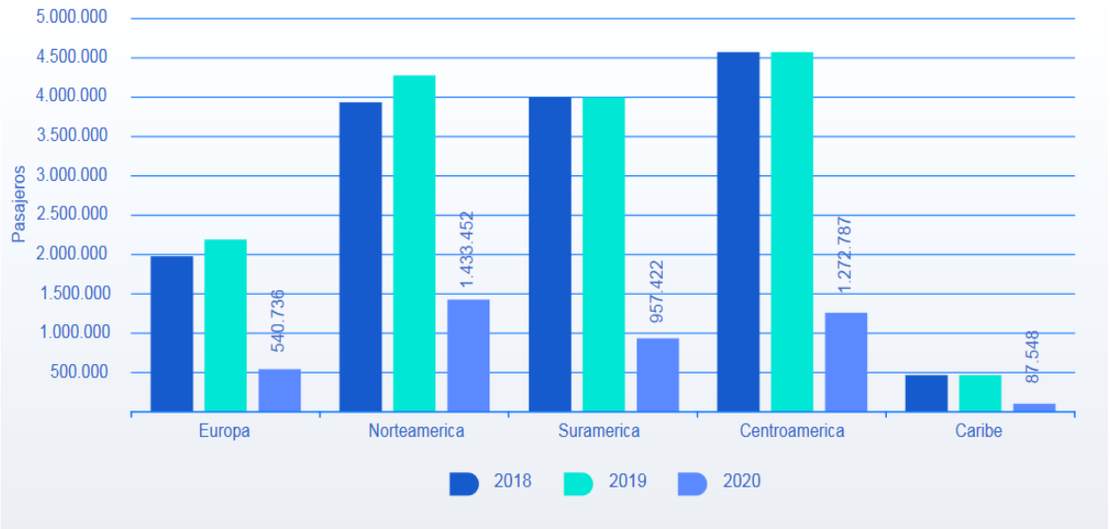
ESTUDIO DE SECTOR

Movimiento de pasajeros en principales mercados internacionales

En el campo del tráfico internacional, Norteamérica se posicionó como el mercado con más movimiento de pasajeros, con una movilización de 1,4 millones de pasajeros y un decrecimiento del 66,6% respecto al año 2019. En segundo lugar, se encuentra Centroamérica, con un 1,3 millón de pasajeros movilizados y una disminución del 72,1% respecto al 2019.

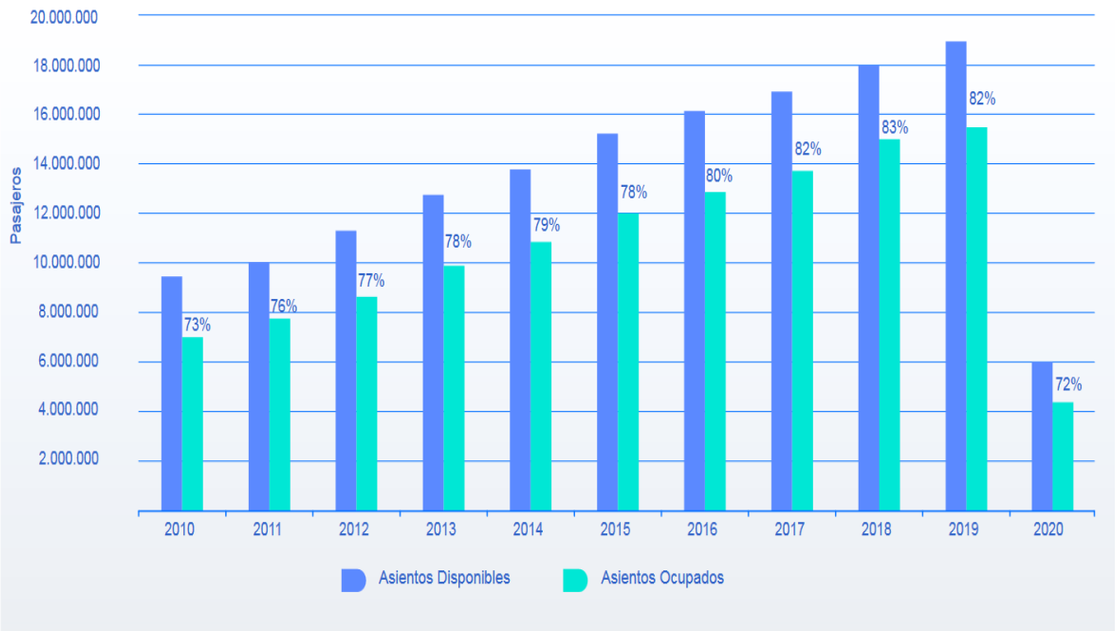
Suramérica por su parte, pese a ser uno de los mercados más afectados en el 2020 con un decrecimiento del 76% respecto al 2019, se posiciona como el tercer mercado con 957 mil pasajeros movilizados.

Adicional a lo anterior, Europa tuvo un decrecimiento del 76% respecto al 2019 con 541 mil pasajeros y el Caribe una contracción del 82% con 88 mil pasajeros movilizados en el 2020.



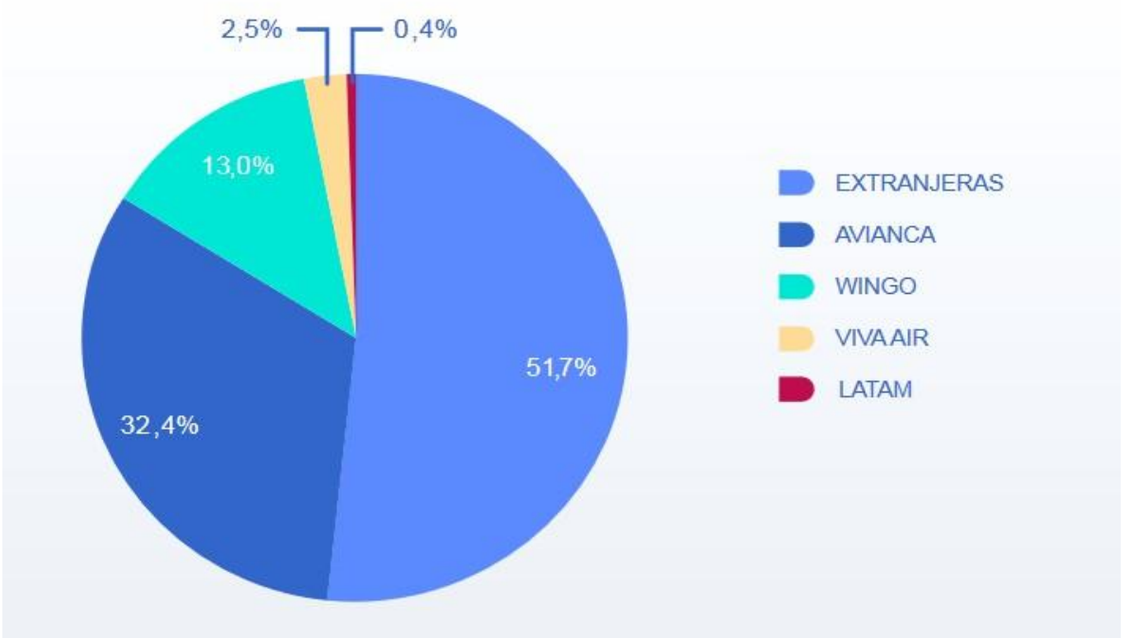
Fuente: Elaboración propia a partir de datos AEROCIVIL (2020)

Porcentaje de ocupación - Mercado Internacional



Fuente: Elaboración propia a partir de datos AEROCIVIL (2020)

Participación aerolíneas en transporte de pasajeros domésticos

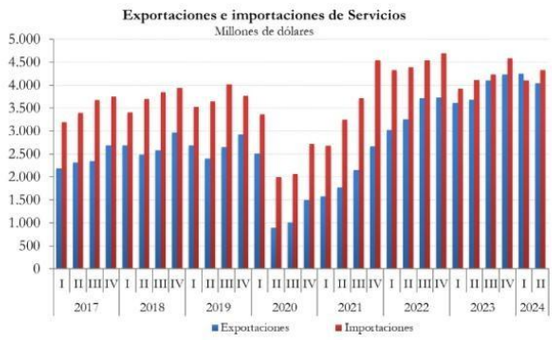


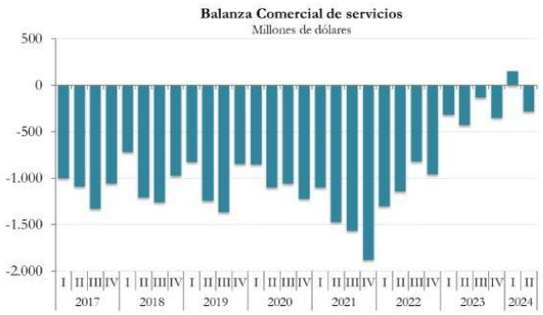
En cuanto al mercado internacional, se observa que la mayor movilización de pasajeros durante el 2020 corresponde a aerolíneas extrajeras con una participación de 51,7%. Por su parte, AVIANCA cuenta con una participación de 32,4% en el mercado internacional y WINGO con el 13%.

COMERCIO EXTERIOR DE COLOMBIA DE SERVICIOS

Entre enero y junio de 2024, el comercio exterior de servicios de Colombia registró un balance deficitario de US$ 127 m, resultado de exportaciones por US$ 8.300 m e importaciones por US$ 8.426 m. El déficit de la balanza de servicios fue inferior en US$ 619 m (83,0%) comparado con el del mismo periodo de 2023.

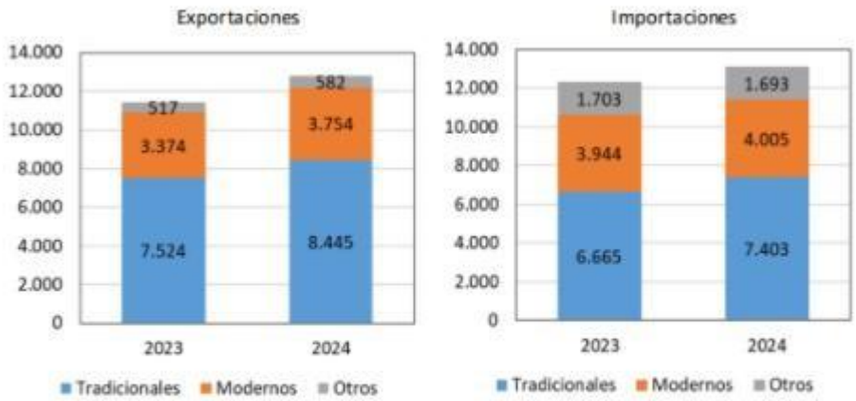
Comercio exterior de servicios
Millones de dólares 2017-2024





Fuente: Banco de la República.

Canasta del comercio exterior de servicios* en Colombia
Millones de dólares



Fuente: Banco de la República.

* *Servicios tradicionales:* Viajes y transporte. *Servicios modernos:* telecomunicaciones, informática e información, cargos por uso de propiedad intelectual y otros servicios empresariales. *Otros servicios:* financieros, seguros y servicios de pensiones, manufactura de insumos físicos pertenecientes a otros, servicios de mantenimiento y reparación, servicios personales, culturales y recreativos y servicios del gobierno.

3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

Adquisiciones previas en el municipio de Valledupar. FONVISOCIAL, requiere contratar **PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL DE TRANSPORTE PARA APOYAR LAS ACTIVIDADES DEL PROYECTO DENOMINADO F ORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INTEGRAL DE LOS PROGRAMAS DE VIVIENDA Y DE LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL DE FONVISOCIAL EN EL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR.** A continuación de detalla la muestra tomada de los antecedentes de la demanda de este servicio en el municipio de Valledupar.

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

Resumen de información del proceso

▲ INFORMACIÓN

Información

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

Solicitud correspo

Lista de oferentes publicada

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

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

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

Resumen de información del proceso

▲ INFORMACIÓN

Información

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

Solicitud

Lista de oferentes publicada

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

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

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

Resumen de información del proceso | Evaluación | Cuestionario | I

Resumen de información del proceso

INFORMACIÓN

Información

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

Lista de oferentes publicada

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

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

Datos del contrato

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

Clasificación del bien o servicio

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

Plan anual de adquisiciones

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

Detalle del Proceso Número: SAMC 017 DE 2019
CESAR - ALCALDÍA MUNICIPIO DE VALLEDUPAR

Información General del Proceso	
Tipo de Proceso	Selección Abreviada de Menor Cuantía (Ley 1150 de 2007)
Estado del Proceso	Celebrado
Asociado al Acuerdo de Paz	No
Régimen de Contratación	Estatuto General de Contratación
Grupo	[F] Servicios
Segmento	[78] Servicios de Transporte, Almacenaje y Correo
Familia	[7811] Transporte de pasajeros
Clase	[781118] Transporte de pasajeros por carretera
Detalle y Cantidad del Objeto a Contratar	PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL PARA LAS DIFERENTES DEPENDENCIAS DE LA ALCALDIA MUNICIPAL
Cuantía a Contratar	$ 561,500,000
Moneda de Pago	Peso Colombiano
Tipo de Contrato	Prestación de Servicios

Respaldos Presupuestales Asociados al Proceso		
Tipo de respaldo presupuestal	Número del respaldo presupuestal	Cuantía del respaldo presupuestal

CDP	237 del 04 de Febrero de 2019.	$ 561,500,000

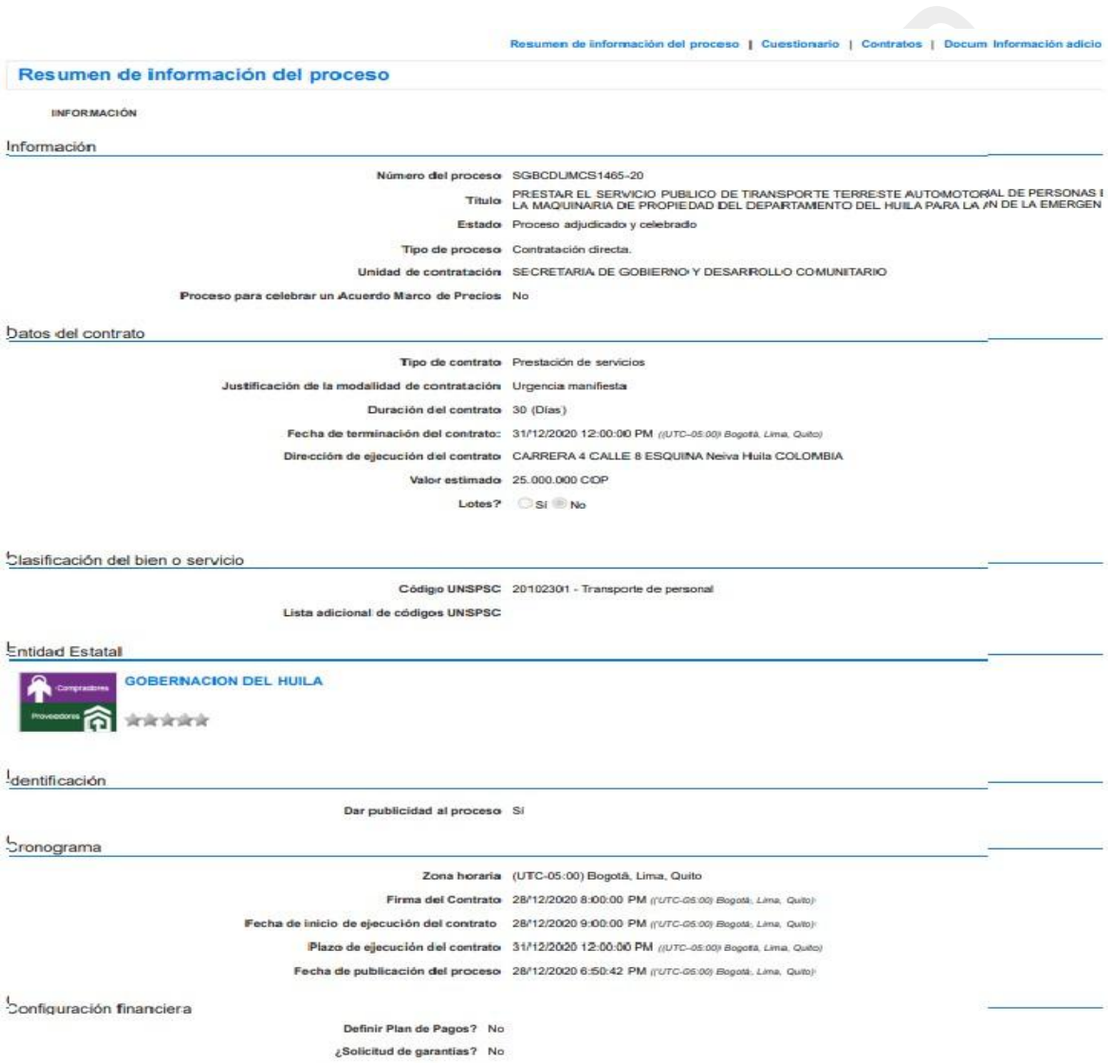
Ubicación Geográfica del Proceso	
Departamento y Municipio de Ejecución	**Cesar** : Valledupar
Departamento y Municipio de Obtención de Documentos	**Cesar** : Valledupar
Dirección Física de Obtención de Documentos del Proceso	Cra 5 No. 15- 69. Alcaldia de Valledupar, Contratacion, Sec General , segundo piso
Departamento y Municipio de Entrega Documentos	**Cesar** : Valledupar
Dirección Física de Entrega de Documentos del Proceso	Cra 5 No. 15- 69. Alcaldia de Valledupar, Contratacion, Sec General , segundo piso
Cronograma del Proceso	
Fecha y Hora de Apertura del Proceso	18-06-2019 08:00 a.m.
Fecha y Hora de Cierre del Proceso	21-06-2019 10:00 a.m.
Datos de Contacto del Proceso	
Correo Electrónico	contratacion@valledupar-cesar.gov.co
Información de la Adjudicación del Proceso	
Calificación definitiva de los proponentes - Orden de elegibilidad	Empresa TRANSCAR LTDA, con Nit 900.005.005-4, Representada legalmente por REINALDO CARVAJAL RIVEIRA, cédula de ciudadanía No 77.007.414,
Nombre ó Razón Social del proponente seleccionado	Empresa TRANSCAR LTDA, con Nit 900.005.005-4, Representada legalmente por REINALDO CARVAJAL RIVEIRA, cédula de ciudadanía No 77.007.414,
Información de los Contratos Asociados al Proceso	
Número del Contrato	886 DE 2019 Ver Adiciones
Estado del Contrato	Celebrado
Objeto del Contrato	PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL PARA LAS DIFERENTES DEPENDENCIAS DE LA ALCALDIA MUNICIPAL
Cuantía Definitiva del Contrato	$528,225,000.00 Peso Colombiano
Nombre o Razón Social del Contratista	TRANSCAR LTDA // REINALDO CARVAJAL RIVEIRA
Identificación del Contratista	Nit de Persona Jurídica No. 900005005
País y Departamento/Provincia de ubicación del Contratista	**Colombia** : Cesar
Nombre del Representante Legal del Contratista	REINALDO CARVAJAL RIVEIRA
Identificación del Representante Legal	Cédula de Ciudadanía No. 77007414
Sexo representante legar del contratista	Hombre
Valor Contrato Interventoría Externa	$.00
Fecha de Firma del Contrato	12 de julio de 2019
Fecha de Inicio de Ejecución del Contrato	12 de julio de 2019
Plazo de Ejecución del Contrato	5 Meses
Destinación del Gasto	No Aplica

ESTUDIO DEL SECTOR

- Se puede evidenciar que la Administración municipal ha demandado este tipo de servicios durante los últimos años en una forma eficiente, en vista de que no se han presentado incumplimientos por ambas partes, es decir: (oferente y demandante).

- Se ha evidenciado en el Portal único de Contratación, la celebración de este tipo de contrato en otras entidades en vigencias anteriores, conforme se relaciona a continuación:

Detalle del Proceso Número: SGBCDUMCS1465-20
GOBERNACION DEL HUILA



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

Resumen de información del proceso

INFORMACIÓN

Información

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

Datos del contrato

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

Clasificación del bien o servicio

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

Entidad Estatal

GOBERNACION DEL HUILA

Identificación

Dar publicidad al proceso	Si

Cronograma

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

Configuración financiera

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

Detalle del Proceso Número 006
ANTIOQUIA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE GUARNE

Información General del Proceso	
Tipo de Proceso	Selección Abreviada de Menor Cuantía (Ley 1150 de 2007)
Estado del Proceso	Liquidado
Régimen de Contratación	Estatuto General de Contratación
Grupo	[F] Servicios
Segmento	[78] Servicios de Transporte, Almacenaje y Correo
Familia	[7811] Transporte de pasajeros
Clase	[781118] Transporte de pasajeros por carretera

Detalle y Cantidad del Objeto a Contratar	¿SERVICIO DE TRANSPORTE PARA TRASLADO DE INTERNOS A DE RETENCIÓN, CENTROS MÉDICOS, JUZGADOS Y PENITENCIAR NACIONALES, ASÍ COMO DEMÁS DILIGENCIAS QUE REQUIERAN TRASLADO DE INTERNOS, Y EN EL MARCO DEL CONVENIO DE INTEGRACIÓN DE SERVICIOS N° 06 DE 2016, CELEBRADO CON L
Cuantía a Contratar	$ 70,000,000
Tipo de Contrato	Prestación de Servicios
Ubicación Geográfica del Proceso	
Departamento y Municipio de Ejecución	**Antioquia** : Guarne
Departamento y Municipio de Obtención de Documentos	**Antioquia** : Guarne
Dirección Física de Obtención de Documentos del Proceso	carrera 50 N° 50-02 2° piso secretaria de gobierno
Departamento y Municipio de Entrega Documentos	**Antioquia** : Guarne
Dirección Física de Entrega de Documentos del Proceso	carrera 50 N° 50-02 2° piso oficina jurídica
Cronograma del Proceso	
Fecha y Hora de Apertura del Proceso	22-08-2016 08:00 a.m.
Fecha y Hora de Cierre del Proceso	12-09-2016 05:00 p.m.
Fecha y Hora de Audiencia Adjudicación	12-09-2016 05:00 p.m.
Datos de Contacto del Proceso	
Correo Electrónico	gobierno@guarne-antioquia.gov.co
Información de la Adjudicación del Proceso	
Calificación definitiva de los proponentes - Orden de elegibilidad	UNO
Nombre ó Razón Social del proponente seleccionado	PRECOLOMBINA DE TURISMO ANTIOQUIA S.A.S. ¿PRECOLTUR¿
Información de los Contratos Asociados al Proceso	
Número del Contrato	175
Estado del Contrato	Liquidado
Tipo de Terminación del Contrato	Normal
Objeto del Contrato	SERVICIO DE TRANSPORTE PARA TRASLADO DE INTERNOS A CENTROS DE RETENCIÓN, CENTROS MÉDICOS, JUZGADOS Y PENITENCIARIOS NACIONALES, ASÍ COMO DEMÁS DILIGENCIAS QUE REQUIERAN EL TRASLADO DE INTERNOS, Y EN EL MARCO DEL CONVENIO DE INTEGRACIÓN DE SERVICIOS N° 06 DE 2016, CELEBRADO CON LA ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL DE GUARNE Y EL INPEC.¿.
Cuantía Definitiva del Contrato	$69,000,000.00 Peso Colombiano
Nombre o Razón Social del Contratista	PRECOLOMBINA DE TURISMO DE COLOMBIA S.A.S. PRECOLTUR
Identificación del Contratista	Nit de Persona Jurídica No. 800055468
País y Departamento/Provincia de ubicación del Contratista	**Colombia** : Antioquia

ESTUDIO DE SECTOR

4. ESTUDIO DE LA OFERTA

Para la contratación de la prestación del servicio público especial de transporte para apoyar las actividades en el marco del programa de **FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INTEGRAL DE LOS PROGRAMAS DE VIVIENDA Y DE LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL DE FONVISOCIAL EN EL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR**, se solicitaron cotizaciones y se analizó que en el municipio y el resto del país existen una gran cantidad de empresas y vehículos autorizados para prestar este tipo de servicios, como se mencionan algunos a continuación:

- **As Transportes Valledupar**

Valledupar, Colombia
Tel: (57) (5) 3433938
Más teléfonoswww.astransportes.com.co

- **MULTIMODAL TRANSPORTES ESPECIALES**

Bogotá, Colombia
Cel.: (57) 3205180217
Más teléfonoswww.transportesmultimodal.com

- **TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL REY DE REYES S. EN C.**

NIT: de Persona Jurídica No. 808.002.390-8
Colombia: Cundinamarca
CALLE 3 No. 26B-03 B. SAN JORGE – FUSAGASUGA

- **UT ESCOLAR MEDELLIN**

NIT: de Persona Jurídica No. 901281038
Colombia: Antioquia
Representante Legal del Contratista: LARIS EDMY RENDON JIMENEZ

5. ASPECTOS DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL

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

5.1. Alcance y fundamento normativo

Los criterios mínimos de capacidad financiera y capacidad organizacional exigibles a los proponentes del sector transporte especial de pasajeros, para garantizar el cumplimiento oportuno y cabal del objeto contractual. La verificación se realizará con base en la información certificada en el RUP y demás soportes habilitantes, conforme al Decreto 1082 de 2015 (Subsección 5, RUP).

5.2. Contexto sectorial reciente (2024–2025)

El transporte especial de pasajeros está expuesto a choques de costos (combustibles, peajes, repuestos) y a la dinámica macroeconómica (crecimiento moderado, devaluación), lo que reduce liquidez, estrecha márgenes y exige mayor capital de trabajo. En 2024 se observaron incrementos de peajes y del ACPM, y persistieron presiones de costos; el sector sigue siendo transversal para la economía. Adicionalmente, el DANE monitorea los Índices de Costos del Transporte Intermunicipal de Pasajeros (ICTIP) y otras operaciones estadísticas relevantes para el seguimiento del sector.

5.3. Definición y propósito de los indicadores financieros

La capacidad financiera o indicadores financieros se analiza mediante razones que relacionan dos cuentas contables para medir liquidez, endeudamiento y cobertura de intereses, y que reflejan la salud financiera de un proponente del sector. Estos indicadores deben contextualizarse con la realidad del mercado (costos operativos y ciclo económico) a fin de establecer condiciones mínimas acordes con la naturaleza del contrato y el riesgo operativo del transporte especial. (Contexto sectorial sustentado en DNP/Colfecar/DANE).

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

- economía está expuesta a un choque muy fuerte en materia de precios
- La desaceleración de la economía.

- El impacto de la caída de los precios del petróleo, el principal generador de divisas del país, que afectan de manera directa este sector.
- El comportamiento del dólar que representa un incremento de precios en los productos o materias primas, importados.

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

Indicador	Referencia sugerida 2024–2025	Observaciones técnicas
Liquidez (veces)	**1,0 – 1,5**	Presión de capital de trabajo por mayores costos (ACPM, peajes, repuestos). Se acepta liquidez ≥ 1,0 con evidencia de líneas de crédito operativas.
Endeudamiento (%)	**55% – 75%**	Endeudamientos altos son propios de flotas financiadas; se requiere evidencia de servicio de deuda sostenible.
RCI (veces)	**≥ 1,5**	Margen operativo presionado en 2024–2025; RCI ≥ 1,5 garantiza cobertura de intereses bajo escenarios de estrés moderado.

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

Los Indicadores Financieros aquí establecidos obedecen al análisis de la información financiera consultada en la página SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES de empresas con actividades similares, donde se obtuvo la información de los estados financieros con Corte del año 2024 (31 de diciembre).

Por la naturaleza del contrato, el futuro proponente deberá contar con una empresa sólida, ya que estas son más productivas y garantizan la capacidad de alcanzar los objetivos en la prestación del servicio a FONVISOCIAL.

- REGION: COLOMBIA
- DEPARTAMENTO: COLOMBIA
- CIUDAD: COLOMBIA

- MACROSECTOR: SERVICIOS
- SECTOR: TRANSPORTE DE PASAJEROS
-

Los indicadores de capacidad financiera buscan establecer unas condiciones mínimas que reflejan la salud financiera de los proponentes a través de su liquidez y endeudamiento.

Estas condiciones muestran la aptitud del proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato.

Se evaluará la capacidad organizacional del proponente como complemento de su capacidad financiera, con sustento en el RUP y en la documentación habilitante exigida por el Decreto 1082 de 2015 (Subsecciones RUP y análisis del sector/ofertantes).

Liquidez: Mide la capacidad que tienen las empresas para cancelar sus obligaciones a corto plazo. Permite establecer la facilidad o dificultad que tienen los proponentes para pagar sus pasivos corrientes con el producto de convertir a efectivo sus activos corrientes. El objeto principal de este análisis es la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones corrientes guardando un cierto margen de seguridad en previsión de alguna situación que ponga en riesgo la ejecución del futuro contrato. Entonces se puede decir que este indicador entre más alto se considera mejor.

Endeudamiento Mide en qué grado y en qué forma participan los acreedores dentro de la empresa. Se trata de establecer el riesgo que corre la entidad, en el cumplimiento de objeto contractual y la conveniencia o inconveniencia de un determinado nivel de endeudamiento.

Cobertura de intereses: Establece la relación entre las utilidades operacionales de la empresa y sus gastos financieros, los cuales están a su vez en relación directa con el nivel de endeudamiento**.**

CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

La capacidad organizacional es la aptitud de un proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato en función de su organización interna. El Decreto 1082 de 2015 definió los indicadores de rentabilidad para medir la capacidad organizacional de un proponente teniendo en cuenta que está bien organizado cuando es rentable**.**

Rentabilidad sobre patrimonio: 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 sobre activos: 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 proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre patrimonio**.**

Así las cosas y teniendo en cuenta el análisis realizado, y teniendo en cuenta los

indicadores del sector reportados en la base de datos del SIREM se recomiendan los siguientes indicadores financieros y organizacionales para la presente contratación:

INDICADORES FINANCIEROS EXIGIDOS PARA EL PRESENTE PROCESO				
INDICE DE LIQUIDEZ	INDICE DE ENDEUDAMIENTO	RAZON DE COBERTURA DE INTERES	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
AC/PC	PT/AT	UO/GI	UO/P	UO/AT
I.L ≥ 12 veces	**I.E ≤ 20%**	**R.C.I ≥ 25 veces o INDETERMINADA**	**R.P≥ 15 %**	**R.A≥ 13%**

INDICADORES FINANCIEROS EXIGIDOS PARA EL PRESENTE PROCESO PARA MIPYMES				
INDICE DE LIQUIDEZ	INDICE DE ENDEUDAMIENTO	RAZON DE COBERTURA DE INTERES	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
AC/PC	PT/AT	UO/GI	UO/P	UO/AT
I.L ≥ 10 veces	**I.E ≤ 30%**	**R.C.I ≥ 20 veces o INDETERMINADA**	**R.P≥ 13 %**	**R.A≥ 12%**

FUENTES CONSULTADAS PARA EL ESTUDIO
https://www.mincit.gov.co/inicio
http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ems/bol_ems_diciembre_24.pdf
DANE - IPC información técnica
Superintendencia financiera de Colombia.

- **Decreto 1082 de 2015** – Versión integrada con modificaciones (Función Pública / DNP). [funcionpub...ica.gov.co], [dnp.gov.co]
- **Decreto 399 de 2021** – Modifica y adiciona parágrafos transitorios al 1082 (RUP). [bing.com]
- **Decreto 579 de 2021** – Sustituye parágrafos transitorios del 1082 adicionados por el 399, habilitando mejor indicador de 3 años. [funcionpub...ica.gov.co]
- **Concepto CCE (2025)** – Síntesis de aplicación práctica de 399/579 (mejor año y certificación cámaras). [colombiaco...pra.gov.co]
- **DNP – Informe sector transporte (2024)** – Contexto de ejecución y dinámica sectorial. [cancilleria.gov.co]
- **DANE – Estadísticas de transporte (ICTIP, etc.)** – Operaciones estadísticas oficiales. [dane.gov.co]
- **Colfecar – Balance sectorial 2024** – Presiones de costos (peajes, ACPM) y entorno macro. [qyncorporacion.com]

ESTUDIO DE SECTOR