



Alcaldía Municipal de
MADRID
Departamento de Cundinamarca

ESTUDIO DEL SECTOR		
GJC-F-170	VERSIÓN 2	FECHA DE EMISIÓN 13/03/2024

ESTUDIO DEL SECTOR

ADQUISICIÓN DE UNA CAMIONETA TIPO VAN CON ADECUACIONES Y
CARACTERÍSTICAS ESPECIALES PARA FORTALECER LAS CAPACIDADES OPERATIVAS
DE LA POLICÍA NACIONAL EN EL MUNICIPIO DE MADRID CUNDINAMARCA

OCTUBRE DE 2026



ESTUDIO DEL SECTOR		
GJC-F-170	VERSIÓN 2	FECHA DE EMISIÓN 13/03/2024

TABLA DE CONTENIDO

1	Introducción	3
2	Aspectos Generales.....	4
2.1	Generalidades sobre el suministro de vehículo tipo panel para uso institucional.	4
2.2	Objeto.	6
2.3	UNSPSC (United Nations Standard Products and Services Code)	7
3.	Participación de las mujeres en la actividad empresarial	7
4.	Estructura del sector.....	8
4.1	Estudio de la Oferta	10
4.2	Estudio de la demanda.....	11
5.	Estudio Técnico	13
5.1	Condiciones técnicas	13
5.2	Requerimientos mínimos de experiencia dentro del sector	15
6.	Acuerdos normas internacionales aplicables	15
7.	Análisis Financiero (Requisito Habilitante)	16



ESTUDIO DEL SECTOR		
GJC-F-170	VERSIÓN 2	FECHA DE EMISIÓN 13/03/2024

1 Introducción

El presente estudio de sector tiene como fin realizar en general una evaluación del mercado colombiano, y en particular analizar del sector específico que presta el servicio de suministro de vehículos tipo van para uso institucional a diferentes grupos poblacionales con entidades públicas y/o privadas, con el propósito de lograr una aproximación al estado de cada uno de los aspectos que lo integran y que son fundamentales para la potencialización del uso eficiente y efectivo de los recursos que destinará la entidad para satisfacer la necesidad identificada y que se propone satisfacer a través del presente proceso de contratación. Por tal motivo, el marco del estudio está definido por las condiciones derivadas de la necesidad de la contratación, las cuales es de aclarar, son diferentes en cada caso y conlleva a resultados más específicos que pueden generar mejores herramientas en el desarrollo del proceso contractual.

La importancia del análisis del sector ha sido recalcada en las recomendaciones que la Organización de Cooperación y de Desarrollo Económico (OCDE) le ha formulado al Gobierno Nacional, las cuales buscan promover las buenas prácticas, la transparencia y la promoción de la competencia leal en la contratación pública. Por otro lado, en busca de optimizar el proceso de contratación, el presente documento pretende generar herramientas para entender el mercado del bien o servicio a contratar, para de esta forma lograr los objetivos de eficacia, eficiencia, economía, promoción de la competencia y manejo del riesgo los cuales se acometen en cada uno de los procesos de contratación.

Dado lo anterior, el presente estudio de sector está organizado de la siguiente forma: en primer lugar, se establecen los aspectos generales del estudio, entre estos las generalidades sobre el objeto a contratar. De igual manera se enmarcarán las condiciones fundamentales del proceso de contratación. En segundo lugar, se realiza el análisis de los aspectos generales que componen el sector. En tercer lugar, luego de estudiar el sector y/o los sectores que afectan el proceso, se realiza el análisis de la oferta y la demanda, así como también el análisis técnico preliminar sobre el proceso. Por último, se realiza un estudio financiero con el propósito de establecer parámetros financieros del mercado mediante los cuales se definen los indicadores adecuados como requisito habilitante para el proyecto.

A continuación, se presenta el estudio de sector.

ESTUDIO DEL SECTOR		
GJC-F-170	VERSIÓN 2	FECHA DE EMISIÓN 13/03/2024

2 Aspectos Generales

2.1 Generalidades sobre el suministro de vehículo tipo van para uso institucional.

El artículo 2 de la Constitución Política, estableció dentro de los fines del Estado: “servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.”

El artículo 287 idem, reconoce a las entidades territoriales un marco de autonomía, en consonancia con el artículo 314 de la misma Carta Política establece que en cada municipio habrá un alcalde, jefe de la administración y representante legal del municipio

La Constitución Política de Colombia en su artículo 296 establece *“Para la conservación del orden público o para su restablecimiento donde fuere turbado, los actos y órdenes del Presidente de la República se aplicarán de manera inmediata y de preferencia sobre los de los gobernadores; los actos y órdenes de los gobernadores se aplicarán de igual manera y con los mismos efectos en relación con los de los alcaldes. (...)”*

Así mismo en el art. 315 la Constitución política determina *“Son atribuciones del alcalde: 1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del gobierno, las ordenanzas, y los acuerdos del concejo. 2. Conservar el orden público en el municipio, de conformidad con la ley y las instrucciones y órdenes que reciba del Presidente de la República y del respectivo gobernador. El alcalde es la primera autoridad de policía del municipio. La Policía Nacional cumplirá con prontitud y diligencia las órdenes que le imparta el alcalde por conducto del respectivo comandante. Se resalta la importancia del artículo 315 para el contexto municipal, en el entendido que el Alcalde es el responsable del orden público, la seguridad, la vida de los habitantes del territorio. (...)”*

Bajo esta premisa, los Municipios, tal y como lo establece el artículo 1º de la Ley 136 de 1994, deben concretizar tal precepto constitucional a través de la adopción de planes y programas que garanticen además del mandato superior, el bienestar general y el mejoramiento continuo de la calidad de vida de la población en su respectivo territorio. La legislación nacional impone a los entes territoriales obligaciones específicas a efectos de prestar adecuadamente los servicios públicos a ellos encomendados, lograr las finalidades propias del Estado Social de Derecho y servir a la comunidad.

Colombia es un Estado Social de Derecho, organizado en forma de república unitaria, descentralizadas con autonomía en sus entidades territoriales, democrática, participativa y



pluralista fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo, la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

Para el cumplimiento de los fines del estado es necesario el aprovisionamiento de bienes y servicios por parte de los órganos públicos mediante la contratación para ejecutar y dar cumplimiento a su plan anual de adquisiciones.

El artículo 6 de la Ley 418 de 1997, regula: *“En el Plan Nacional de Desarrollo y en los Planes de Desarrollo Locales de las entidades territoriales se fijarán políticas, programas y proyectos, dirigidos al cumplimiento de los acuerdos de paz pactados y el logro de la paz, así como el desarrollo social y económico equitativo, la protección de la naturaleza y la integración de las regiones, en especial, los municipios más afectados por la violencia o aquellos en los que la presencia del Estado ha sido insuficiente, a través de la promoción de su integración e inclusión. Lo anterior, con el propósito de alcanzar los fines del Estado, contenidos en el artículo 2° de la Constitución Política, un orden justo democrático y pacífico, la convivencia y la paz. El cumplimiento de los acuerdos de paz pactados deberá estar acompañado de partidas presupuestales garantizadas por el Gobierno Nacional (...)”*

Para garantizar la correcta ejecución de los lineamientos de seguridad y convivencia, el Municipio avanza en el desarrollo del proyecto: *“Generación de acciones que permitan fomentar y preservar la paz, la seguridad y la convivencia ciudadana 2024–2028 en el Municipio de Madrid, Cundinamarca”*, en el marco del Plan Integral de Seguridad y Convivencia Ciudadana – PISCC, en ese mismo sentido, busca integrar las principales apuestas en términos de seguridad y convivencia que han sido consignadas en el Plan de Desarrollo Departamental “Gobernando más que un Plan 2024-2028”, así como en el Plan Nacional de Desarrollo “Colombia, Potencia Mundial de la Vida 2022-2028”

El artículo 2 del Decreto 399 de 2011, establece: *“Objetivos del Fondo. El FONSECON tendrá como objeto recaudar y canalizar recursos tendientes a propiciar la seguridad y convivencia ciudadana para garantizar la preservación del orden público y todas aquellas acciones tendientes a fortalecer la gobernabilidad local y el fortalecimiento territorial, en el marco de la Política y la Estrategia Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana”*

Así las cosas, con el propósito de atender los indicadores revisados la administración municipal en cabeza del señor Alcalde de Madrid se han definido una serie de estrategias que buscan darle tranquilidad y seguridad al Municipio. Entre las estrategias que serán pilares en el proceso de formulación del PISCC se encuentra: *“Fortalecer y gestionar recursos dirigidos a la seguridad y convivencia del municipio, con el fin de incrementar acciones que permitan atacar la inseguridad de Madrid”*

Teniendo en cuenta lo anterior, en sesión ordinaria del veintiséis (26) de junio de 2026, según consta en el Acta No. 006, el Comité Territorial de Orden Público aprobó la adquisición de una camioneta tipo VAN, con cargo a los recursos destinados para la vigencia 2026, con el propósito



ESTUDIO DEL SECTOR		
GJC-F-170	VERSIÓN 2	FECHA DE EMISIÓN 13/03/2024

de fortalecer las capacidades tácticas y logísticas de la Policía Nacional – Región Metropolitana de la Sabana, en atención a las necesidades operativas del municipio de Madrid.

La Entidad realizó la verificación de los Acuerdos Marco de Precios vigentes dispuestos por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, con el fin de determinar la procedencia de su utilización para la adquisición requerida. Como resultado de dicha revisión, se evidenció que la camioneta tipo van requerida para ser destinada al servicio de la Policía Nacional no se encuentra dentro del alcance ni catálogo de bienes de los Acuerdos Marco de Precios vigentes aplicables a la adquisición de vehículos.

En consecuencia, al no encontrarse disponible el bien requerido mediante dicho instrumento, no resulta procedente adelantar la adquisición a través de un Acuerdo Marco de Precios.

Esta adquisición responde a una necesidad prioritaria del municipio y contribuirá al fortalecimiento de las acciones de vigilancia, prevención y control territorial, así como al cumplimiento de la misión constitucional de proteger la vida, la integridad y los bienes de los ciudadanos. Lo anterior teniendo en cuenta las necesidades de seguridad de los habitantes del Municipio, quienes demandan un servicio de policía en el área urbana y rural oportuno y eficiente, que permita mejorar las condiciones de convivencia y seguridad ciudadana.

De esta forma, e fortalece de manera integral los procesos y procedimientos implementados por el PISCC y permite contribuir al mejoramiento de la convivencia y seguridad ciudadana del Municipio, generando un ambiente propicio para el desarrollo de las futuras generaciones, bajo la premisa de enfoque social que permita el progreso económico en condiciones de seguridad, tranquilidad y convivencia pacífica, aplicando correctamente las ordenes de policía, el manejo de motivos de policía, la prevención y educación ciudadana y la investigación criminal.

En conclusión, la adquisición de este vehículo no solo mejora las capacidades tácticas y logísticas de las entidades como el Ministerio de Defensa Nacional (Policía Nacional) Región Metropolitana de la Sabana, sino que responde a una necesidad prioritaria del municipio de Madrid. Este esfuerzo institucional impactará de forma positiva en la percepción de seguridad, el control territorial y el cumplimiento de la misión constitucional de proteger la vida, la integridad y los bienes de los ciudadanos.

2.2 Objeto.

Objeto: ADQUISICIÓN DE UNA CAMIONETA TIPO VAN CON ADECUACIONES Y CARACTERÍSTICAS ESPECIALES PARA FORTALECER LAS CAPACIDADES OPERATIVAS DE LA POLICÍA NACIONAL EN EL MUNICIPIO DE MADRID CUNDINAMARCA.



2.3 UNSPSC (United Nations Standard Products and Services Code)

Los códigos UNSPSC por sus siglas en inglés o mejor conocidos como Códigos de Naciones Unidas en español que se presentan a continuación corresponden a los que se encuentran aplicables para la presente contratación:

UNSPSC							
GRUPO	SEGMENTO		FAMILIA		CLASE		PRODUCTO
C. Maquinaria Herramientas Equipo Industrial y Vehículos	25 - R	Vehículos Comerciales, Militares y Particulares, Accesorios y Componentes	10 –	Vehículos de motor	15 –	Vehículos de pasajeros	00.
CODIGO: 25101500							

Los códigos anteriormente presentados atienden a las necesidades del mercado y las actividades particulares que enmarcan el proceso que se adelanta.

3. Participación de las mujeres en la actividad empresarial

La participación de la mujer en la actividad empresarial en Colombia ha experimentado una evolución significativa a lo largo de las últimas décadas, marcada por avances en equidad de género, cambios culturales, y políticas públicas que han fomentado su inclusión en la economía formal e informal.

En las décadas de 1950 a 1970, las mujeres en Colombia comenzaron a tener una mayor presencia en el ámbito laboral y empresarial debido a la urbanización y los cambios en las estructuras familiares. Sin embargo, su participación se concentraba principalmente en sectores tradicionalmente asociados con los roles de género, como el comercio minorista, la educación y la confección. Las mujeres empresarias eran una minoría, generalmente involucradas en pequeños negocios familiares o informales.

Posteriormente en las décadas de 1980 a 1990 con el auge de movimientos feministas y reformas legales, como la Ley 51 de 1981 que promovió igualdad de derechos, las mujeres empezaron a desempeñar roles más visibles en el ámbito económico. Durante este período, muchas mujeres iniciaron emprendimientos para complementar ingresos familiares, principalmente en sectores como comercio, servicios y pequeñas industrias. El acceso a la educación superior también comenzó a aumentar, ampliando sus oportunidades empresariales.

A inicios del siglo XXI, la globalización y la expansión de las tecnologías de la información y comunicación (TIC) abrieron nuevas oportunidades para las mujeres emprendedoras. Programas gubernamentales como "Banca de las Oportunidades" comenzaron a otorgar microcréditos, beneficiando especialmente a mujeres de bajos ingresos. Las mujeres comenzaron a liderar pequeñas y medianas empresas (pymes), con un enfoque en innovación y sostenibilidad.

En esta etapa, la participación femenina en el sector empresarial se diversificó. Las mujeres empezaron a liderar negocios en sectores tradicionalmente dominados por hombres, como la



tecnología, la construcción y la agroindustria. También hubo un auge en el emprendimiento social liderado por mujeres, orientado a abordar problemáticas como la pobreza, el acceso a la educación y la igualdad de género.

La implementación de políticas como la Ley 1496 de 2011, que promueve la igualdad salarial, y el fortalecimiento de redes de apoyo como cámaras de comercio, universidades y organizaciones no gubernamentales, impulsaron aún más el liderazgo femenino en los negocios.

A pesar de la pandemia del COVID-19, las mujeres colombianas demostraron resiliencia empresarial. Muchas migraron sus negocios al ámbito digital y crearon startups en sectores tecnológicos, salud y educación virtual. Sin embargo, aún enfrentan barreras significativas como el acceso limitado a financiamiento, la informalidad y los prejuicios de género.

En los últimos años, iniciativas como iNNpulsa Colombia y programas internacionales han apoyado a mujeres emprendedoras con formación, mentorías y acceso a capital. Además, el debate sobre equidad de género en el ámbito corporativo ha promovido una mayor inclusión en juntas directivas y roles de liderazgo.

Según el Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia (INCP), en 2022, el 62.5% de las empresas creadas por personas naturales fueron lideradas por mujeres. Esto representa un aumento significativo en comparación con años anteriores.

Las mujeres han liderado la creación de empresas en diversos sectores, incluyendo comercio al por mayor y al por menor (45%), alojamiento y servicios de comida (20.5%), e industrias manufactureras (9.1%). Esto muestra la capacidad de las mujeres para diversificar y liderar en diferentes áreas económicas.

Las empresas creadas por mujeres han generado más de 92,000 puestos de trabajo durante su primer año de operación. Esto no solo contribuye al desarrollo económico del país, sino que también proporciona oportunidades laborales para muchas personas.

Los programas de apoyo de las Cámaras de Comercio han sido fundamentales para fortalecer la actividad empresarial de las mujeres. Estos programas han permitido que las mujeres amplíen sus mercados, mejoren sus habilidades gerenciales y aumenten sus ingresos.

A pesar del progreso, las mujeres aún enfrentan desafíos significativos, como la brecha salarial y la falta de acceso a financiamiento. Sin embargo, los esfuerzos en materia de política pública y la articulación público-privada han comenzado a mostrar resultados positivos.

Las ciudades con una mayor dinámica en la creación de empresas lideradas por mujeres incluyen Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Cúcuta, Cartagena, Soacha, Ibagué y Bucaramanga. Estas ciudades han sido foco de iniciativas y programas que apoyan a las mujeres empresarias.

4. Estructura del sector

El segmento de vehículos tipo panel en Colombia, también conocidos como furgonetas cerradas o vehículos comerciales livianos, ha tenido un papel relevante en el abastecimiento de flotas institucionales destinadas

ESTUDIO DEL SECTOR		
GJC-F-170	VERSIÓN 2	FECHA DE EMISIÓN 13/03/2024

al transporte de personal, equipos y apoyo logístico, especialmente para entidades como la Policía Nacional, alcaldías, gobernaciones y empresas públicas. Su origen se remonta al desarrollo del mercado de vehículos utilitarios durante la década de 1990, cuando el país experimentó una expansión de la demanda por soluciones de movilidad versátiles y de bajo costo operativo, tanto para el transporte urbano como para funciones institucionales. En los años siguientes, el segmento fue consolidándose como una alternativa económica frente a vehículos más grandes, dado su menor consumo de combustible, facilidad de mantenimiento y adaptabilidad a usos especiales.

En la actualidad, el mercado de vehículos tipo panel en Colombia se encuentra influenciado por factores económicos, logísticos y regulatorios que afectan tanto la oferta como la demanda. La demanda institucional se mantiene relativamente estable, pero sujeta a los ciclos presupuestales y a los procesos de adquisición pública. La Policía Nacional, las fuerzas armadas, los organismos de socorro y las entidades territoriales continúan renovando periódicamente sus flotas mediante procesos de contratación que priorizan la durabilidad, la disponibilidad de repuestos y la cobertura nacional de los talleres de servicio. En los últimos años, el mercado automotor ha enfrentado contracciones derivadas de la inflación, las tasas de interés y los costos de importación, lo cual ha impactado los precios y la disponibilidad de unidades nuevas. Sin embargo, el segmento de vehículos comerciales ligeros conserva un comportamiento menos volátil que el de automóviles particulares, ya que la demanda institucional y empresarial ofrece un soporte estructural importante para los distribuidores.

La estructura del sector está conformada por varios eslabones interdependientes. En la parte superior se encuentran los fabricantes e importadores oficiales, que representan las marcas globales más consolidadas, entre ellas Renault, Nissan y Mercedes-Benz, cuyos modelos tipo panel —como Kangoo, NV200 o Citan— se utilizan ampliamente como base para flotas institucionales. Estos importadores operan a través de concesionarios con cobertura nacional que garantizan mantenimiento, posventa y suministro de repuestos. Posteriormente, los vehículos son acondicionados por talleres carroceros nacionales especializados en la adaptación de carrocerías, instalación de divisores, jaulas y rejillas de seguridad, y reforzamiento de estructuras según las exigencias de las fichas técnicas de contratación pública. En paralelo, empresas locales de integración tecnológica suministran sistemas de comunicación, cámaras, sirenas y dispositivos de geolocalización que convierten al vehículo base en una unidad operativa policial o de servicio público. Finalmente, el ciclo de valor se completa con el apoyo de operadores financieros, empresas de leasing y aseguradoras que facilitan la adquisición y gestión de riesgos de las flotas.

Los principales actores de este mercado son las marcas con representación oficial y red de servicio nacional, los carroceros e integradores con experiencia certificada en transformación de vehículos institucionales, y las entidades compradoras del Estado. En los procesos de contratación pública, las marcas con mayor respaldo técnico y cobertura suelen obtener ventaja, dado que las especificaciones de los pliegos exigen disponibilidad de servicio y repuestos en todo el territorio nacional. En Colombia, la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible (ANDEMOS) y la ANDI reúnen información relevante del comportamiento de ventas y evolución del parque automotor, mientras que la información de registros y homologaciones del RUNT y del Ministerio de Transporte permite dimensionar la participación del segmento de vehículos comerciales ligeros en el total del mercado automotor.

En términos de tamaño, el mercado total de vehículos nuevos en Colombia cerró el año 2023 con alrededor de 186.000 unidades vendidas, de las cuales una porción corresponde al segmento de vehículos comerciales ligeros, que incluye paneles, furgonetas y pickups. Aunque este segmento representa un porcentaje menor del total, su importancia es estratégica por la diversidad de usos que abarca y por su estabilidad en la demanda institucional. Las compras públicas suelen realizarse por lotes medianos o grandes, con procesos que pueden involucrar desde varias decenas hasta centenares de unidades,



dependiendo del alcance y del presupuesto de las entidades compradoras. A pesar de la reducción general del mercado automotor, el segmento de paneles mantiene una demanda constante impulsada por las necesidades operativas del Estado, las empresas de servicios públicos y las compañías de logística urbana.

Las proyecciones del sector para el corto y mediano plazo indican una tendencia hacia la consolidación de la oferta en torno a marcas y distribuidores con mayor eficiencia operativa, precios competitivos y respaldo posventa. Las instituciones públicas continuarán priorizando el costo total de propiedad (TCO) como criterio central de decisión, evaluando el balance entre precio de adquisición, consumo, mantenimiento y durabilidad. A la vez, se anticipa una electrificación progresiva del segmento, impulsada por las políticas de movilidad sostenible y las metas de reducción de emisiones en entornos urbanos. Aunque hoy la Policía y la mayoría de entidades aún dependen de motores diésel o gasolina por autonomía y facilidad de servicio, comienzan a surgir pilotos con vehículos eléctricos e híbridos para patrullaje en áreas metropolitanas. Este cambio implicará ajustes en la infraestructura de carga, la formación técnica de los operadores y la capacidad de los concesionarios para ofrecer soporte especializado.

Finalmente, el sector enfrenta algunos riesgos estructurales que condicionan su evolución. Entre ellos destacan los retrasos en la cadena de suministro de piezas, las posibles modificaciones en las normas de seguridad y emisiones, la variabilidad de los presupuestos públicos y la capacidad técnica de los talleres nacionales para cumplir con los estándares de seguridad exigidos en los procesos de contratación. No obstante, el mercado de posventa y mantenimiento de flotas aparece como una oportunidad significativa, ya que muchas entidades optan por prolongar la vida útil de sus vehículos a través de conversiones y repotenciaciones. De esta manera, el suministro de vehículos tipo panel para uso institucional en Colombia se consolida como un nicho especializado dentro de la industria automotriz, donde la competitividad se basa tanto en la calidad del producto como en la capacidad integral de ofrecer soluciones adaptadas, certificadas y sostenibles para el servicio público.

4.1 Estudio de la Oferta

Muestra sobre empresas del sector que han participado en procesos de contratación de suministro de vehículos tipo van para uso institucional.

Ahora bien, teniendo en cuenta los requerimientos del proceso y el sector definido anteriormente se simplificó el estudio de la oferta a un conglomerado de empresas representativas dentro del sector que han participado en procesos de suministro de vehículos tipo van para uso institucional. Esta muestra de empresas surge como base de la información disponible en procesos de contratación similares en Secop I y II, así como en la información disponible por parte de la Superintendencia de Sociedades.

Es de aclarar que: 1. El orden presentado de las empresas no constituye ningún tipo de jerarquización 2. Las empresas presentadas a continuación es una muestra representativa del mercado las cuales desde las consideraciones realizadas hacen parte del mercado objetivo de empresas que pueden llegar a manifestar interés en la presente contratación que se pretende adelantar, sin embargo, no representan todo el mercado en sí, 3. El listado de empresas no constituye ninguna recomendación al proceso de contratación a adelantar, se presenta únicamente con fines de estudio de la oferta del mercado objetivo del sector.



A continuación, se presenta el consolidado de empresas resultante del análisis realizado bajo los parámetros establecidos.

Tabla 4. Oferta

N	NOMBRE
1	ICOMMERCE S A S
2	ALMOTORES S.A.S.
3	INVERSIONES CARCONDOR SAS*
4	VEHICULOS DE CALDAS S.A. - VEHICALDAS S.A.
5	AUTO ROBLE LTDA.
6	JORGE CORTES Y CIA SAS DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS
7	MASSY MOTORS MZ S.A.S.
8	DISTRIBUIDORA NISSAN S.A.
9	EL ROBLE MOTOR S.A.S.
10	EPIA S.A.S
11	COMERCIALIZADORA CONDOR JG SAS*
12	HD SOLUCIONES INTEGRALES SAS*
13	GAMA AUTOMOTORES S.A.S*+
14	TOYONORTE SAS
15	KPN COLOMBIA S.A.S.
16	CASATORO S.A. BIC
17	MOTORES Y MAQUINAS S.A. BIC
18	AUTECO MOBILITY S.A.S.
19	SANAUTOS S.A.
20	AUTOMAYOR S A

NOTA: Las empresas marcadas con * corresponden a MIPYMES

4.2 Estudio de la demanda

Con el fin de conocer la demanda de procesos con características similares desde el punto de vista técnico, financiero y jurídico, a continuación, se presenta un listado de procesos que cumplen con estos requerimientos y los cuales surgen luego de un estudio exhaustivo de la experiencia nacional en procesos similares. El fin es conocer la demanda de éstos por parte de los mercados y de esta forma apropiar el hecho de que efectivamente son procesos ejecutados que listan una serie de oportunidades por medio de las cuales el país puede aprender en su propósito de seguir impulsando proyectos de esta magnitud.



ESTUDIO DEL SECTOR		
GJC-F-170	VERSIÓN 2	FECHA DE EMISIÓN 13/03/2024

Tabla 5. Demanda.

No	# DE PROCESO	TIPO DE PROCESO	OBJETO	ENTIDAD
1	SU-2025-33	Selección abreviada subasta inversa	El contratista se compromete con el Municipio de Pasto - Secretaría de Gobierno a entregar CATORCE (14) CAMIONETAS TIPO VAN PARA EL TRASLADO DE PERSONAS PRIVADAS DE LA LIBERTAD O PARA LA ATENCIÓN DE MOTIVOS DE POLICÍA de acuerdo a las especificaciones técnicas, incluyendo el traslado hasta la ciudad de entrega. Los cuáles serán destinados al fortalecimiento del parque automotor de la Policía Metropolitana de Pasto. (SGMBS009)	ALCALDIA DE PASTO
2	PN MEMAZ SA 006 2025	Selección abreviada subasta inversa	ADQUISICIÓN DE PARQUE AUTOMOTOR CAMIONETA TIPO VANS UNIFORMADA PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS PRIVADAS DE LA LIBERTAD PARA EL SERVICIO DE POLICÍA EN LA METROPOLITANA DE MANIZALES	POLICÍA METROPOLITANA DE MANIZALES
3	PN DILOF SA 211 2025	Selección abreviada subasta inversa	ADQUISICIÓN DE PARQUE AUTOMOTOR CAMIONETA TIPO VANS UNIFORMADA PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS PRIVADAS DE LA LIBERTAD PARA EL SERVICIO DE POLICÍA PARA LA REGIÓN DEL CATATUMBO	DILOF (Dirección Administrativa y Financiera - Policía Nacional)
4	SA-SI-005-2025	Selección abreviada subasta inversa	Adquisición de camioneta tipo van para el traslado de personas privadas de la libertad, detenidos o para aquellas actividades que requiera la Policía Nacional en la jurisdicción del municipio de Barbosa	MUNICIPIO DE BARBOSA
5	FDLUSA-SASI-005-2025	Selección abreviada subasta inversa	SELECCIONAR AL CONTRATISTA PARA LA ADQUISICIÓN DE QUINCE (15) MOTOCICLETAS Y UNA (1) CAMIONETA VAN TIPO PANEL, DESTINADAS A LOS ORGANISMOS DE SEGURIDAD DE LA LOCALIDAD DE USAQUÉN, CONFORME CON LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS ESTABLECIDAS EN EL PLIEGO DE CONDICIONES	ALCALDIA LOCAL DE USAQUEN
6	SGSC-SA-CV-366-2025	Selección abreviada subasta inversa	ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS ESPECIALES (NECROMOVIL, CAMA BAJA Y CAMIONETAS TIPO PANEL) CON ACCESORIOS CON EL FIN DE APOYAR A LA FUERZA PÚBLICA Y AL INPEC DEL DEPARTAMENTO PARA RESPALDAR LAS ACTIVIDADES MISIONALES TENDIENTES A FORTALECER LA POLÍTICA PÚBLICA DE SEGURIDAD EN EL DEPARTAMENTO	DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA - SECRETARIA DE GOBIERNO DE CUNDINAMARCA
7	CHQ-SASI-001-2025	Selección abreviada subasta inversa	ADQUISICION DE VEHÍCULO CAMIONETA TIPO PANEL CON BLINDAJE III A CON ADECUACIONES PARA TRANSPORTE DE LA POBLACION PRIVADA DE LA LIBERTAD, EN CUMPLIMIENTO DEL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. CV-001-2025, CELEBRADO ENTRE EL MUNICIPIO DE	MUNICIPIO DE CHIQUINQUIRA



			CHIQUEQUIRÁ Y LA CARCEL Y PENITENCIARIA DE MEDIA SEGURIDAD CHIQUEQUIRA - INPEC	
--	--	--	--	--

5. Estudio Técnico

5.1 Condiciones técnicas

El vehículo tipo camioneta panel deberá ser nuevo, de primer uso, modelo del año en curso o del año inmediatamente anterior, sin registro previo ante autoridad de tránsito. Estará destinado al transporte de personal, equipos y materiales en apoyo a las operaciones logísticas, administrativas y misionales de la Policía Nacional. Su carrocería deberá ser de tipo furgón cerrado metálico, con estructura integral reforzada, de tracción trasera (4x2) o integral (4x4), según las condiciones de operación definidas por la entidad. El diseño del vehículo debe garantizar la resistencia estructural, la durabilidad en condiciones de operación continua, el confort para los ocupantes y la seguridad activa y pasiva, permitiendo un desempeño adecuado en vías urbanas, rurales y de difícil acceso, propias de la geografía nacional.

El motor deberá ser a gasolina o diésel, de cuatro tiempos, con sistema de inyección electrónica multipunto. Su cilindraje no será inferior a 2.200 centímetros cúbicos ni superior a 2.800 centímetros cúbicos, con una potencia mínima de 120 caballos de fuerza y un torque no menor a 300 Newton-metros a bajas revoluciones. El sistema de refrigeración deberá ser líquido con radiador de alta eficiencia y el sistema de encendido electrónico deberá contar con batería de capacidad mínima de 70 amperios-hora y alternador de alta potencia. El motor deberá cumplir con norma de emisiones Euro IV o superior, garantizando eficiencia energética y reducción de contaminantes conforme a la normativa ambiental vigente en Colombia.

La transmisión podrá ser manual o automática, con un mínimo de cinco velocidades hacia adelante y una de reversa. Deberá contar con un sistema de embrague monodisco seco, hidráulico o asistido, de accionamiento suave y confiable. La tracción será trasera o integral, dependiendo del uso operativo del vehículo, y deberá incorporar un eje trasero reforzado para soportar las exigencias propias de las labores institucionales.

En cuanto a dimensiones, la longitud total del vehículo deberá encontrarse entre 4.500 y 5.300 milímetros, con un ancho mínimo de 1.800 milímetros, altura mínima de 2.000 milímetros y distancia entre ejes no menor a 2.800 milímetros. La capacidad de carga útil deberá ser de al menos 1.000 kilogramos, con un peso bruto vehicular comprendido entre 3.000 y 3.500 kilogramos. La cabina delantera debe permitir el transporte de dos o tres ocupantes, todos con cinturones de seguridad de tres puntos y asientos ergonómicos.

La carrocería será cerrada tipo panel metálica, fabricada en acero galvanizado o materiales equivalentes con tratamiento anticorrosivo. Deberá contar con dos puertas delanteras con vidrios templados, una puerta trasera tipo batiente o levadiza con cerradura de seguridad, y opcionalmente una puerta lateral corrediza que facilite la operación. El piso interior deberá ser antideslizante y de fácil limpieza, construido en acero o revestido con material vinílico industrial.



La estructura deberá estar preparada para la instalación de cableado y soportes adicionales que permitan la adaptación de equipos policiales, sistemas de comunicación, luces de emergencia y sirenas. La pintura exterior será de color blanco institucional, con acabado brillante y resistencia a la intemperie, apta para la aplicación de los emblemas y distintivos de la Policía Nacional conforme al manual de imagen institucional.

El interior del vehículo deberá estar equipado con asientos delanteros ergonómicos, reclinables, en material vinílico o textil lavable, dotados con apoyacabezas y cinturones de seguridad de tres puntos. El tablero de instrumentos será análogo o digital, con indicadores de velocidad, revoluciones, temperatura del motor, nivel de combustible, presión de aceite y testigos luminosos de advertencia. El vehículo deberá contar con sistema de ventilación, calefacción y aire acondicionado, así como revestimientos interiores en materiales resistentes, lavables y no inflamables. Se dispondrá de iluminación interior tipo LED en el compartimiento de carga, y se incluirán compartimientos o módulos para el almacenamiento de equipos institucionales.

El sistema eléctrico deberá operar a 12 o 24 voltios, con alternador de al menos 90 amperios y cableado reforzado para soportar la instalación de accesorios institucionales adicionales. El vehículo deberá contar con puertos auxiliares de alimentación (12V o USB), sistema de alarma antirrobo y predisposición para la instalación de sirena, luces estroboscópicas, radio base y sistema GPS.

En materia de seguridad, el vehículo deberá estar equipado con sistema de frenos antibloqueo (ABS) y distribución electrónica de frenado (EBD), airbags frontales para conductor y pasajero, cinturones de seguridad de tres puntos en todos los puestos, sistema de dirección asistida (hidráulica o eléctrica) y suspensión reforzada que garantice estabilidad y confort. Las llantas deberán ser de servicio pesado, con dimensiones mínimas de 215/75 R16, rin de acero o aleación, e incluir una llanta de repuesto con iguales características.

El equipamiento institucional incluirá una sirena electrónica con altavoz de potencia mínima de 100 vatios, luces estroboscópicas LED bicolores (azul y rojo) tipo barra superior aerodinámica, predisposición para radio base o sistema de comunicación Tetra, cámara de reversa con monitor integrado en tablero o retrovisor, sistema GPS con georreferenciación, extintor multipropósito de diez libras, botiquín de primeros auxilios y kit de carretera completo.

El vehículo deberá cumplir con todas las normas técnico-mecánicas, ambientales y de seguridad vigentes en Colombia, incluyendo las disposiciones de la Resolución 910 de 2008 y sus actualizaciones, los reglamentos RETILAB y RETIE en materia eléctrica, así como los requisitos de homologación ante el Ministerio de Transporte. Deberá contar con certificaciones de seguridad vehicular aplicables y una garantía mínima de tres años o cien mil kilómetros, lo que ocurra primero. El proveedor deberá entregar el manual del propietario, plan de mantenimiento y asegurar la disponibilidad de repuestos y servicios técnicos a nivel nacional.

Finalmente, el vehículo deberá entregarse completamente ensamblado, calibrado, rotulado e identificado conforme a las directrices de imagen institucional de la Policía Nacional. La entrega



incluirá la instalación completa de luces, sirenas y sistemas eléctricos adicionales requeridos, así como una capacitación técnica dirigida al personal designado sobre el uso, mantenimiento preventivo y operación de los sistemas del vehículo y sus accesorios institucionales.

5.2 Requerimientos mínimos de experiencia dentro del sector

Para la definición de los criterios de experiencia, se analizó la información disponible en Secop II de contrataciones con objetos similares. En concordancia el proponente deberá acreditar su experiencia específica con la presentación de máximo dos (02) certificaciones o las correspondientes actas de liquidación de contratos y/o convenios, que se encuentren ejecutados, terminados y/o liquidados cuyo objeto corresponda al suministro de vehículos tipo van para uso institucional, relacionado con el objeto contractual del presente proceso. Los contratos deberán acreditar en sumatoria como mínimo el cien por ciento (100 %) del valor del presupuesto oficial estimado.

6. Acuerdos normas internacionales aplicables

De acuerdo al manual de acuerdos comerciales expedido por Colombia Compra eficiente se establece lo siguiente en el nivel municipal:

Acuerdo comercial con:	Procesos de Contratación para adquirir bienes y servicios a partir de:	Procesos de Contratación para servicios de construcción a partir de:
Alianza Pacífico	\$ 1.104.600.000	\$ 27.615.000.000
Chile	\$ 1.104.600.000	\$ 27.615.000.000
Los Estados AELC	\$ 1.104.600.000	\$ 27.615.000.000
Costa Rica	\$ 2.750.454.000	\$ 29.980.294.080
Unión Europea	\$ 1.104.600.000	\$ 27.615.000.000
Triángulo del Norte	A partir del límite inferior de la menor cuantía	

Acuerdo Comercial		Entidad Estatal incluida	Umbral	Excepción Aplicable	Proceso de Contratación Cubierto
Alianza Pacífico	Chile	SI	NO	1,2,3,4,5,6,7,12,14,15,16,17,19,28,29,32,35,37,55,61	NO
	Perú				
Chile		SI	NO	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 28, 29, 32, 33, 34, 35, 36, 37,47	NO
Costa Rica		SI	NO	1,3,4,5,6,7,9,12,14,15,16,17,19,28,29,32,35,37,57,58,61	NO



Estados AELC		SI	NO	1, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37	NO
Triangulo del Norte	Guatemala	SI	SI	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 14, 20, 21,50,51,52,53,59	SI
Unión Europea		SI	NO	1, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 23, 28, 29, 31, 32, 34, 35, 37,49,57	NO

7. Análisis Financiero (Requisito Habilitante)

Teniendo en cuenta el análisis del sector y cada uno de los argumentos derivados de la profundización sobre el estado de la economía colombiana y el sector que suministra vehículos tipo van para uso institucional, a continuación se presenta un análisis financiero del sector, con el fin de determinar los indicadores financieros como requisito habilitante establecido para el proceso a adelantar.

La muestra utilizada para la definición del requisito habilitante es la que se derivó del análisis de la oferta en el numeral 5.1 del presente documento.

El principal componente que se tiene en cuenta dentro del análisis financiero es el estado del sector que suministra elementos para programas de asistencia social y de manera primordial, las condiciones del contrato: plazo de ejecución, Valor Estimado y forma de pago.

De esta forma, el análisis se efectuó garantizando tres componentes:

1. El análisis estadístico de los datos: Se realizaron estadísticas descriptivas sobre los datos, analizando gráficamente y determinando los valores atípicos de la muestra que por contingencia o factores diferenciales se encontraban por fuera del rango de estudio. Para depurar la muestra se establecieron los principales valores descriptivos tales como: la media, la mediana, el máximo, el mínimo y la desviación estándar y se definieron los percentiles sobre los cuales se establece el intervalo de datos que define el rango de estudio. Una vez realizado el análisis de los datos se determina cada uno de los indicadores, teniendo en cuenta los resultados obtenidos, el análisis del sector y las condiciones del proceso a adelantar.

2. El análisis del sector: Adicional a los resultados obtenidos luego del análisis de los datos, se considera una variación sujeta al estado y condiciones del sector que suministra vehículos tipo van para uso institucional.

3. Las condiciones del proceso: El análisis para establecer los indicadores financieros parte igualmente de las condiciones del proceso el cual se va a adelantar, entre estas condiciones se busca guardar proporción con el objeto del contrato, el Valor Estimado, la complejidad, el plazo, la



ESTUDIO DEL SECTOR		
GJC-F-170	VERSIÓN 2	FECHA DE EMISIÓN 13/03/2024

forma de pago y los riesgos asociados a la ejecución del proceso. Así como también, de acuerdo a los requerimientos definidos mediante el estudio de la demanda y lo contemplado en el numeral 5.2.

De esta forma, se consideran los siguientes indicadores como requisito habilitante:

Capacidad Financiera¹

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

$$\text{Capital de Trabajo} = \text{Activos Corrientes} - \text{Pasivos Corrientes}$$

Nivel de endeudamiento: Garantiza que el grado de apalancamiento utilizado para el pago de sus deudas no es muy alto y así poder dar respaldo a la ejecución del contrato. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos. Este se define como el cociente entre el total de pasivos sobre el total de activos concebidos dentro del corte del periodo contable, para lo cual se tiene en cuenta la siguiente fórmula (este valor está en unidades porcentuales)

$$\text{Índice de Endeudamiento} = \frac{\text{Pasivos Totales}}{\text{Activos Totales}}$$

Índice de liquidez: Determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo

$$\text{Índice de Liquidez} = \frac{\text{Activos corrientes}}{\text{Pasivos corrientes}}$$

Razón de cobertura de intereses: Refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.

$$\text{Razon de Cobertura de Intereses} = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Gasto en Intereses}}$$

Rentabilidad del Activo (ROA): 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

¹ Definiciones tomadas del Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación de Colombia Compra Eficiente.

ESTUDIO DEL SECTOR		
GJC-F-170	VERSIÓN 2	FECHA DE EMISIÓN 13/03/2024

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.

$$ROA = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Activos totales}}$$

Rentabilidad del Patrimonio (ROE): 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

$$ROE = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Patrimonio}}$$

Procedimiento y Metodología

El análisis de cada uno de los indicadores se realiza mediante estadísticas descriptivas de los datos teniendo en cuenta su distribución inicial; de esta forma, se procede a analizar mediante gráficos de dispersión, de qué manera están repartidos los datos en la muestra y poder concluir del efecto sobre los resultados. Una vez estudiada la muestra inicial para cada indicador, a partir de la metodología sugerida por Colombia Compra Eficiente en su Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación, se determina la Media Acotada o simplemente se depura la base en sus extremos en un porcentaje establecido a partir del análisis previo sobre la dispersión de aquellos datos atípicos que pueden afectar los resultados. Mediante este procedimiento, se obtiene una muestra acotada y se procede a realizar el análisis estadístico, con lo cual se define el indicador estableciendo un intervalo definido por la media de la muestra y la desviación estándar promedio sobre la misma.

Una vez definido el indicador de manera cuantitativa por el análisis numérico se tienen en cuenta los dos componentes adicionales mencionados, el análisis del sector y las condiciones del proceso, y la congruencia de los resultados obtenidos con estos componentes para así asegurar que los requisitos definidos cumplan con los pilares referentes a indicadores acordes al sector y propios para garantizar la solidez financiera requerida para la correcta ejecución del contrato.

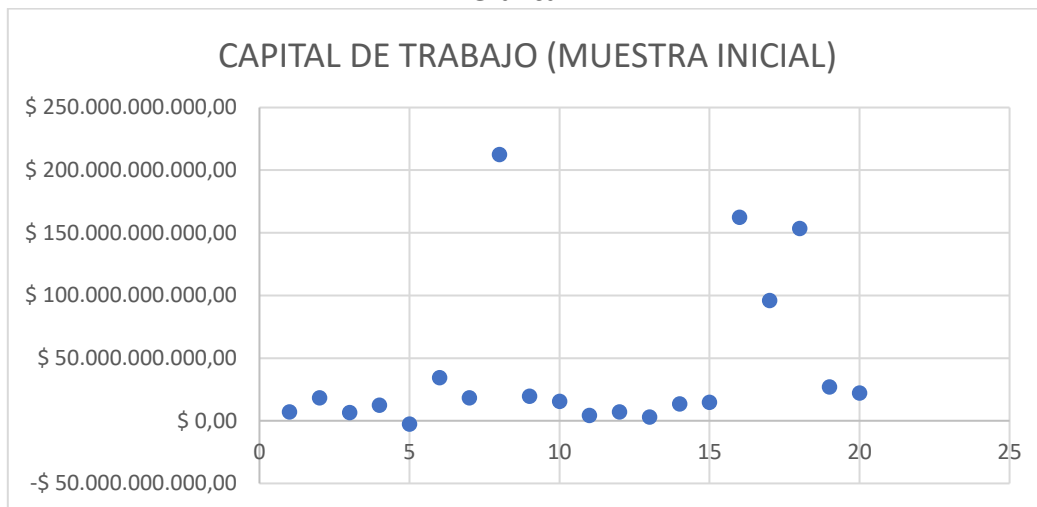
Con base en el análisis de los datos, el análisis del sector y las condiciones del contrato; se determinaron los siguientes indicadores financieros:

1. Capital de Trabajo

Se define la distribución del Capital de trabajo para la muestra, de la siguiente forma:



Gráfica 1.

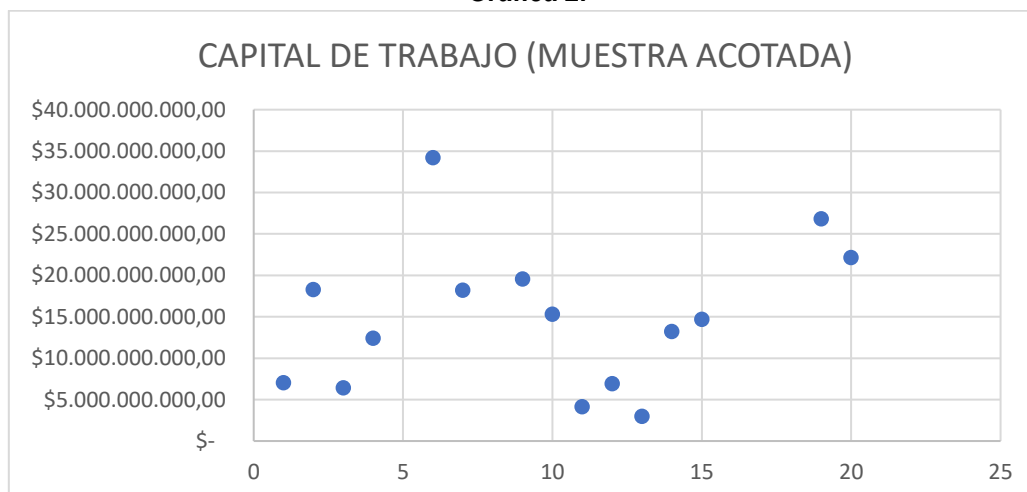


Como bien se puede evidenciar en la gráfica existen datos atípicos que pueden afectar el análisis estadístico de los datos, lo cual es aún más evidente luego de realizar las estadísticas descriptivas pertinentes para la muestra inicial.

Concepto	Valor
Media	\$ 42.182.138.058
Mediana	\$ 16.759.063.708
Desviación Estándar	\$ 61.951.167.737
Máximo	\$ 212.282.977.319
Mínimo	-\$ 2.624.689.310

La tabla anterior muestra que existe una concentración de los datos en los extremos de la muestra con una desviación estándar demasiado alta en comparación a su media. Dado esto, se procede a acotar la muestra en un porcentaje equivalente al 10%. De esta forma, se obtienen los siguientes resultados.

Gráfica 2.





La gráfica anterior permite observar que, una vez acotada la muestra en sus extremos, se define una distribución más clara de los datos sin valores atípicos sobre la muestra que conlleven a resultados sesgados; con lo cual se procede a calcular las estadísticas descriptivas de los datos para así corroborar que existe una menor alteración por datos atípicos y es considerable la muestra para concluir sobre ella.

Concepto	Valor
Media	\$ 14.827.410.481
Mediana	\$ 14.713.543.030
Desviación Estándar	\$ 8.760.708.320
Máximo	\$ 34.199.048.023
Mínimo	\$ 3.000.343.990

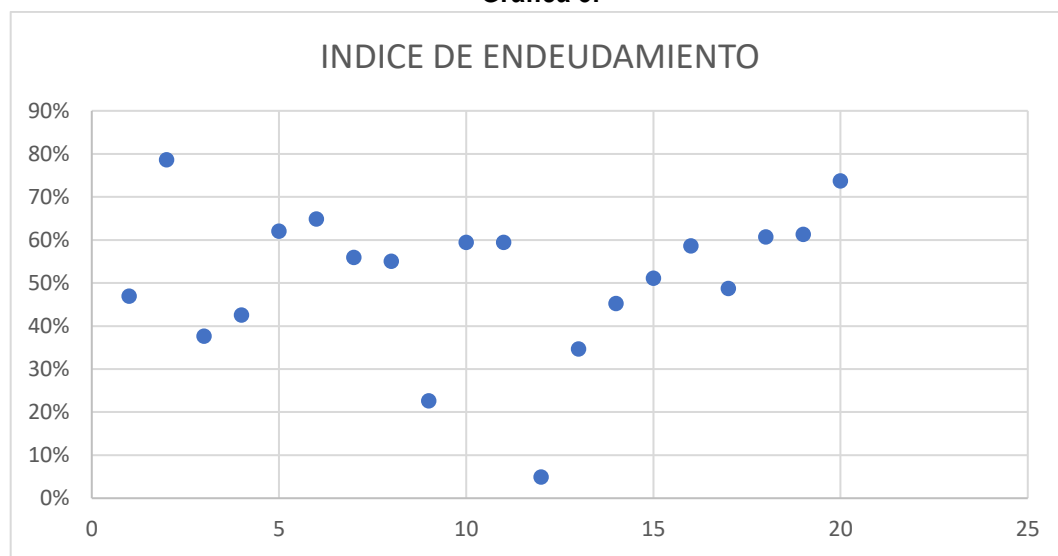
Una vez acotada la muestra se obtiene un mayor control sobre los datos con una media mayor a la desviación estándar, que, si bien es cierto sigue presentado en términos absolutos una gran magnitud, se explica como causa de la diversidad del mercado en el tamaño de las empresas que componen la muestra. Acotar más la muestra puede conllevar a sesgo sobre los datos y perder veracidad sobre los mismos.

De esta forma, analizados los datos, se define un indicador sobre el intervalo establecido teniendo en cuenta el análisis del sector y se define un Capital de trabajo mayor o igual al 100% del Presupuesto Oficial Estimado; lo cual permite un cumplimiento del 100% de la muestra estudiada de manera individual.

2. Índice de Endeudamiento

Se define la distribución del índice de Endeudamiento para la muestra, de la siguiente forma:

Gráfica 3.





Como muestra los resultados, existe en realidad un control sobre los datos que permiten generar conclusiones a los mismos. Una desviación estándar por debajo del promedio y una mediana bastante aproximada al promedio del mercado.

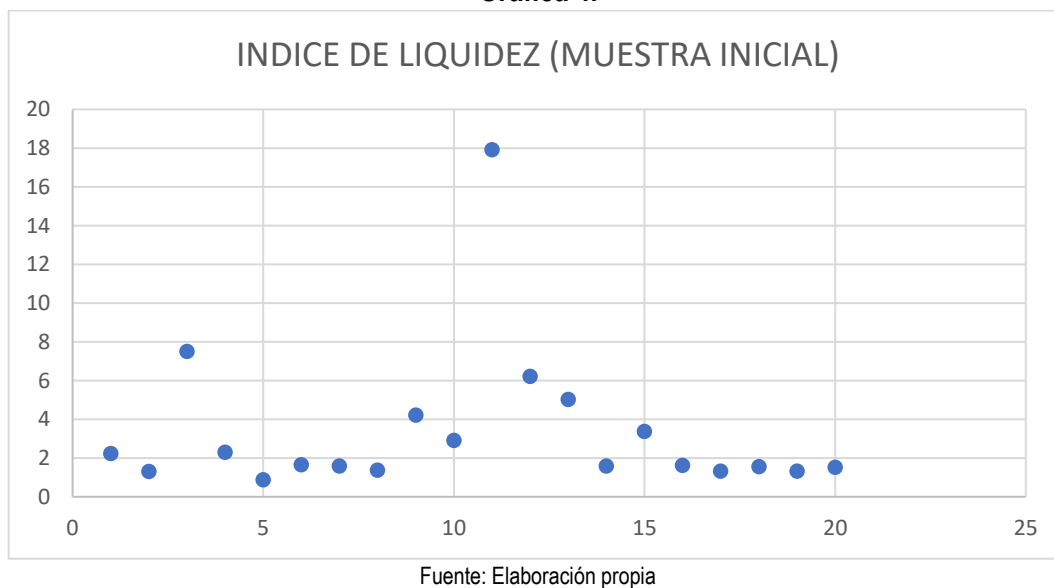
Concepto	Valor
Media	51,23%
Mediana	55,50%
Desviación Estándar	17,07%
Máximo	78,68%
Mínimo	4,96%

De esta forma, analizados los datos, se define un indicador sobre el intervalo establecido teniendo en cuenta el análisis del sector y se define un Índice de endeudamiento del 70%, el cual se encuentra por debajo del promedio de la muestra y asegura una participación del mercado del 90% de la muestra estudiada de manera individual.

3. Índice de Liquidez

Se define la distribución del Índice de Liquidez para la muestra, de la siguiente forma:

Gráfica 4.



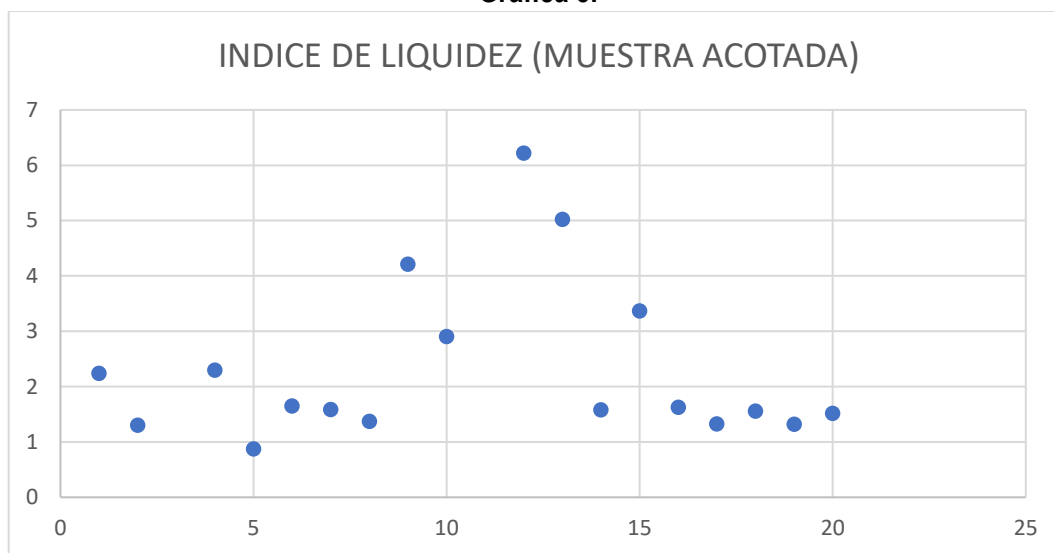
Como bien se puede evidenciar en la gráfica existen datos atípicos que pueden afectar el análisis estadístico de los datos, lo cual es aún más evidente luego de realizar las estadísticas descriptivas pertinentes para la muestra inicial.

Concepto	Valor
Media	3,37
Mediana	1,64
Desviación Estándar	3,87
Máximo	17,91
Mínimo	0,87



La tabla anterior muestra que existe una concentración de los datos en los extremos de la muestra con una desviación estándar alta en comparación a su media. Dado esto, se procede a acotar la muestra en un porcentaje equivalente al 10%. De esta forma, se obtienen los siguientes resultados.

Gráfica 5.



Fuente: Elaboración propia

La gráfica anterior permite observar que, una vez acotada la muestra en sus extremos, se define una distribución más clara de los datos sin valores atípicos sobre la muestra que conlleven a resultados sesgados; con lo cual se procede a calcular las estadísticas descriptivas de los datos para así corroborar que existe una menor alteración por datos atípicos y es considerable la muestra para concluir sobre ella.

Concepto	Valor
Media	2,33
Mediana	1,61
Desviación Estándar	1,47
Máximo	6,21
Mínimo	0,87

Una vez acotada la muestra se obtiene un mayor control sobre los datos con una media mayor a la desviación estándar, que, si bien es cierto sigue presentado en términos absolutos una gran magnitud, se explica como causa de la diversidad del mercado en el tamaño de las empresas que componen la muestra. Acotar más la muestra puede conllevar a sesgo sobre los datos y perder veracidad sobre los mismos.

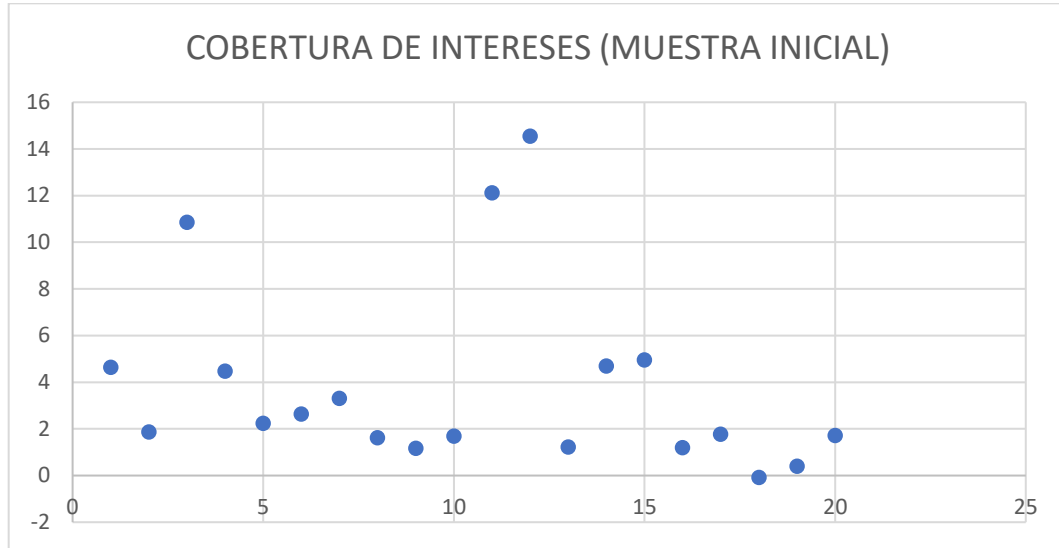
De esta forma, analizados los datos, se define un indicador sobre el intervalo establecido teniendo en cuenta el análisis del sector y se define un Índice de Liquidez mayor o igual a 1,2; lo cual permite un cumplimiento del 94% de la muestra estudiada de manera individual.

4. Cobertura de Intereses



Se define la distribución de la Cobertura de Intereses para la muestra, de la siguiente forma:

Gráfica 6.



Fuente: Elaboración propia

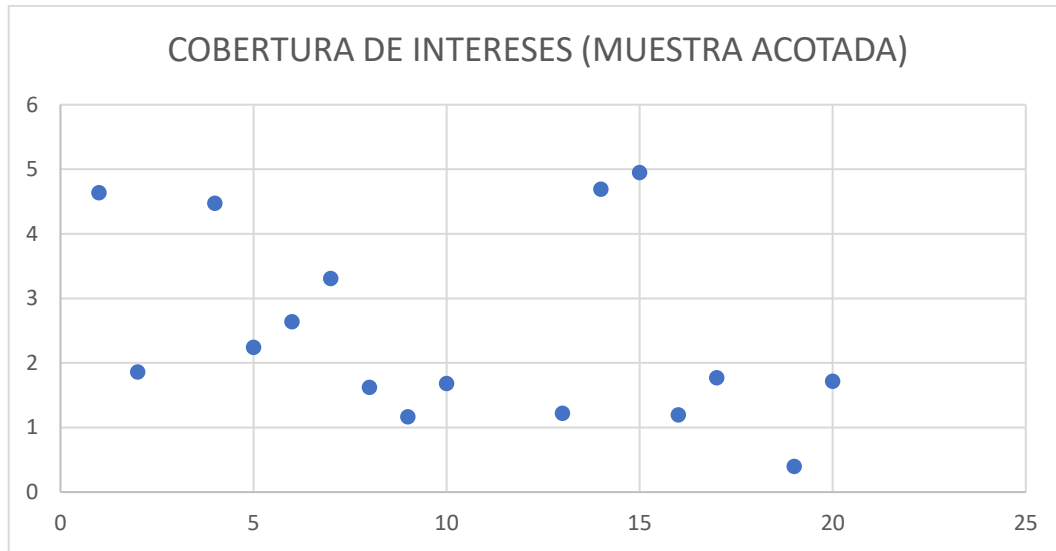
Como bien se puede evidenciar en la gráfica existen datos atípicos que pueden afectar el análisis estadístico de los datos, lo cual es aún más evidente luego de realizar las estadísticas descriptivas pertinentes para la muestra inicial.

Concepto	Valor
Media	3,85
Mediana	2,05
Desviación Estándar	4,04
Máximo	14,55
Mínimo	-0,08

La tabla anterior muestra que existe una alta concentración de los datos en los extremos de la muestra con una desviación estándar demasiado alta en comparación a su media. Dado esto, se procede a acotar la muestra en un porcentaje equivalente al 10% aproximadamente. De esta forma, se obtienen los siguientes resultados.



Gráfica 7.



Fuente: Elaboración propia

La gráfica anterior permite observar que, una vez acotada la muestra en sus extremos, se define una distribución más clara de los datos sin valores atípicos sobre la muestra que conlleven a resultados sesgados; con lo cual se procede a calcular las estadísticas descriptivas de los datos para así corroborar que existe una menor alteración por datos atípicos y es considerable la muestra para concluir sobre ella.

Concepto	Valor
Media	2,48
Mediana	1,82
Desviación Estándar	1,47
Máximo	4,95
Mínimo	0,40

Una vez acotada la muestra se obtiene un mayor control sobre los datos con una media mayor a la desviación estándar, que, si bien es cierto sigue presentado en términos absolutos una gran magnitud, se explica como causa de la diversidad del mercado en el tamaño de las empresas que componen la muestra. Acotar más la muestra puede conllevar a sesgo sobre los datos y perder veracidad sobre los mismos.

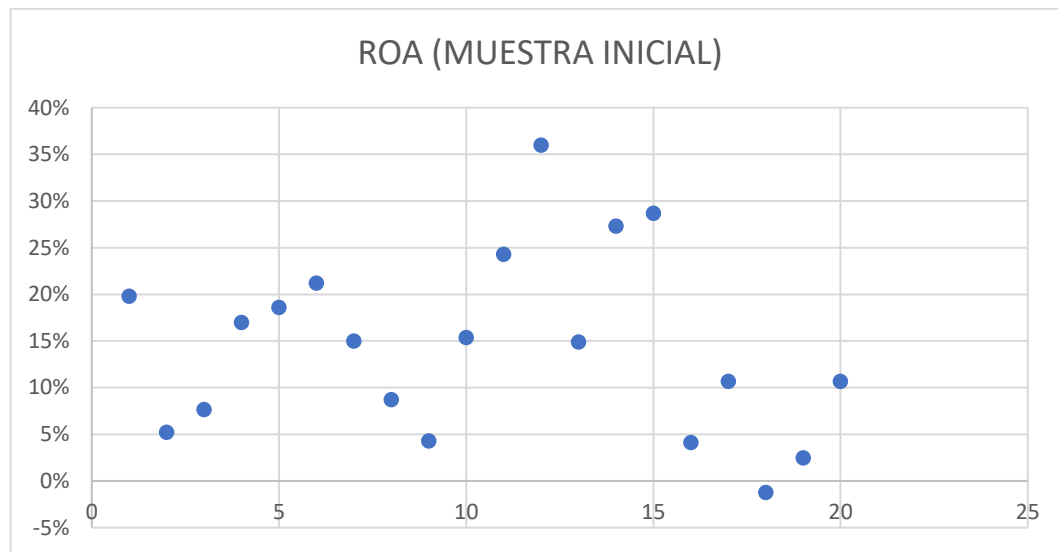
De esta forma, analizados los datos, se define un indicador sobre el intervalo establecido teniendo en cuenta el análisis del sector y se define un Indicador de Razón de Cobertura de Intereses mayor o igual a 1,2; lo cual permite un cumplimiento de al menos el 87% de la muestra estudiada de manera individual.

5. ROA

Se define la distribución del ROA para la muestra, de la siguiente forma:



Gráfica 8.



Fuente: Elaboración propia

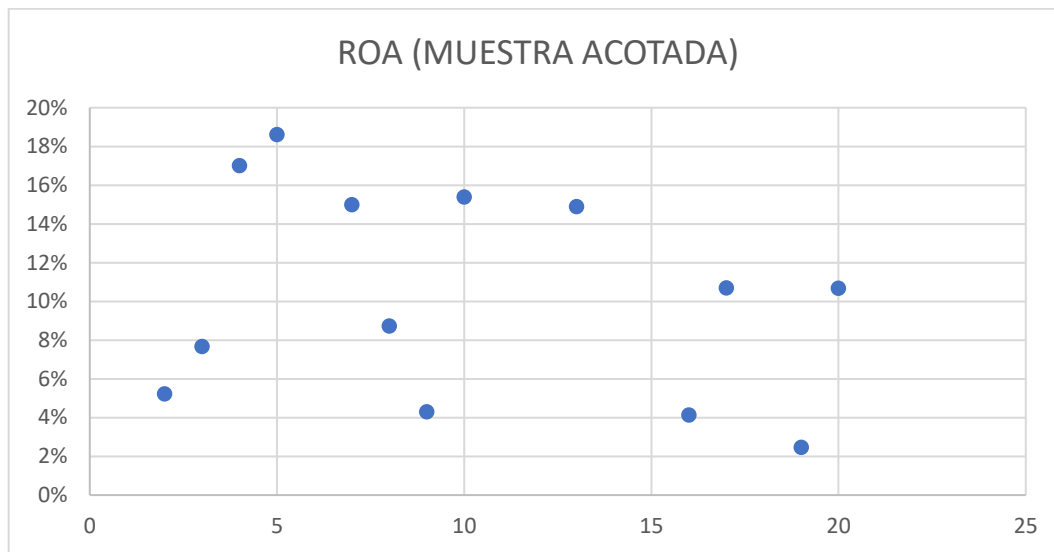
Como bien se puede evidenciar en la gráfica existen datos atípicos que pueden afectar el análisis estadístico de los datos, lo cual es aún más evidente luego de realizar las estadísticas descriptivas pertinentes para la muestra inicial

Concepto	Valor
Media	14,55%
Mediana	14,96%
Desviación Estándar	9,79%
Máximo	36,00%
Mínimo	-1,23%

La tabla anterior muestra que existe una alta concentración de los datos en los extremos de la muestra con una desviación estándar demasiado alta en comparación a su media. Dado esto, se procede a acotar la muestra en un porcentaje equivalente al 10% aproximadamente. De esta forma, se obtienen los siguientes resultados.



Gráfica 9.



La grafica anterior permite observar que, una vez acotada la muestra en sus extremos, se define una distribución más clara de los datos sin valores atípicos sobre la muestra que conlleven a resultados sesgados; con lo cual se procede a calcular las estadísticas descriptivas de los datos para así corroborar que existe una menor alteración por datos atípicos y es considerable la muestra para concluir sobre ella.

Concepto	Valor
Media	10,38%
Mediana	10,69%
Desviación Estándar	5,43%
Máximo	18,61%
Mínimo	2,48%

Una vez acotada la muestra se obtiene un mayor control sobre los datos con una media mayor a la desviación estándar, que, si bien es cierto sigue presentado en términos absolutos una gran magnitud, se explica como causa de la diversidad del mercado en el tamaño de las empresas que componen la muestra. Acotar más la muestra puede conllevar a sesgo sobre los datos y perder veracidad sobre los mismos.

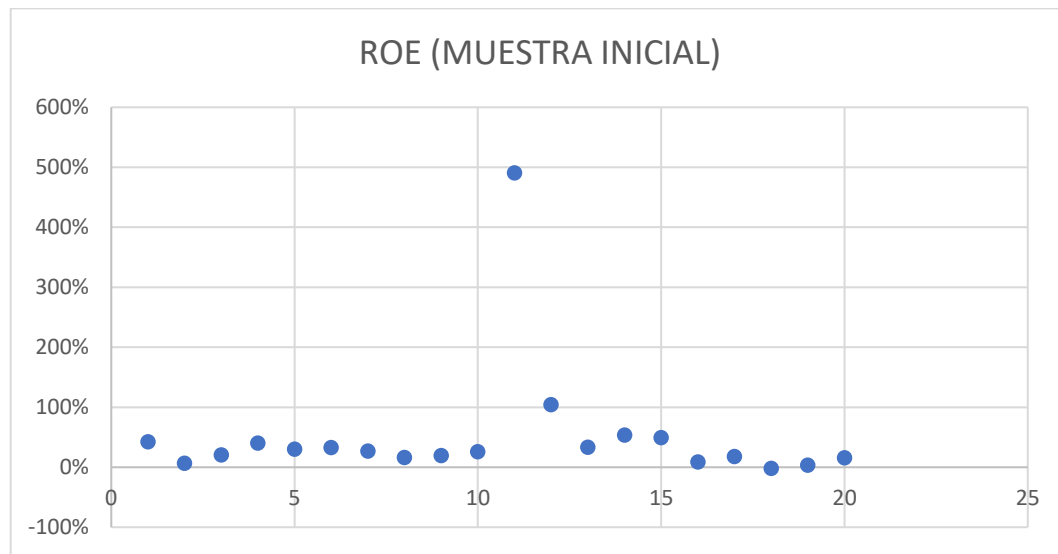
De esta forma, analizados los datos, se define un indicador sobre el intervalo establecido teniendo en cuenta el análisis del sector y se define un Indicador de ROA del 2%, el cual se ajusta de acuerdo con la naturaleza del sector y del proceso y permite un cumplimiento del 100% de la muestra estudiada de manera individual.

6. ROE

Se define la distribución del ROE para la muestra, de la siguiente forma:



Gráfica 10.



Fuente: Elaboración propia

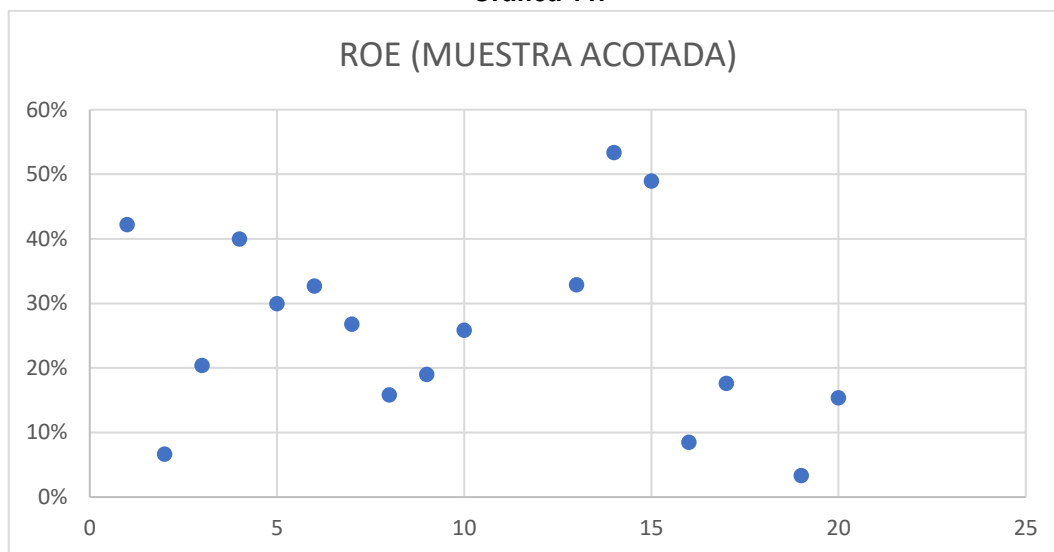
Como bien se puede evidenciar en la gráfica existen datos atípicos que pueden afectar el análisis estadístico de los datos, lo cual es aún más evidente luego de realizar las estadísticas descriptivas pertinentes para la muestra inicial

Concepto	Valor
Media	51,59%
Mediana	26,35%
Desviación Estándar	105,81%
Máximo	490,28%
Mínimo	-2,00%

La tabla anterior muestra que existe una alta concentración de los datos en los extremos de la muestra con una desviación estándar demasiado alta en comparación a su media. Dado esto, se procede a acotar la muestra en un porcentaje equivalente al 10% aproximadamente. De esta forma, se obtienen los siguientes resultados.



Gráfica 11.



Fuente: Elaboración propia

La grafica anterior permite observar que, una vez acotada la muestra en sus extremos, se define una distribución más clara de los datos sin valores atípicos sobre la muestra que conlleven a resultados sesgados; con lo cual se procede a calcular las estadísticas descriptivas de los datos para así corroborar que existe una menor alteración por datos atípicos y es considerable la muestra para concluir sobre ella.

Concepto	Valor
Media	25,87%
Mediana	25,88%
Desviación Estándar	14,59%
Máximo	53,41%
Mínimo	3,36%

Una vez acotada la muestra se obtiene un mayor control sobre los datos con una media mayor a la desviación estándar, que, si bien es cierto sigue presentado en términos absolutos una gran magnitud, se explica como causa de la diversidad del mercado en el tamaño de las empresas que componen la muestra. Acotar más la muestra puede conllevar a sesgo sobre los datos y perder veracidad sobre los mismos

De esta forma, analizados los datos, se define un indicador sobre el intervalo establecido teniendo en cuenta el análisis del sector y se define un Indicador de ROE del 3%, el cual se ajusta de acuerdo con la naturaleza del sector y del proceso y permite un cumplimiento del 100% de la muestra estudiada de manera individual.

Resultados

Así pues, los requisitos de capacidad financiera y organizacional definidos como Requisito Habilitante para el proyecto son:



CAPACIDAD FINANCIERA	
INDICADOR	VALOR
Capital de Trabajo	MAYOR O IGUAL AL 100% del Presupuesto Oficial Estimado
Índice de Liquidez	MAYOR O IGUAL A 1,2
Índice de Endeudamiento	MENOR O IGUAL A 70%
Razón de Cobertura de Intereses	MAYOR O IGUAL A 1,2
CAPACIDAD ORGANIZACIONAL	
INDICADOR	VALOR
ROA	MAYOR O IGUAL A 2%
ROE	MAYOR O IGUAL A 3%

Nota: De conformidad con lo establecido en el Decreto 1860 de 2021, los siguientes son los requisitos habilitantes de capacidad financiera y capacidad organizacional, para los proponentes que acrediten alguna de las condiciones relacionadas a continuación:

- Tener el cincuenta por ciento (50%) de las acciones, partes de interés o cuotas de participación de la persona jurídica pertenezcan a mujeres y los derechos de propiedad hayan pertenecido a estas durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del Proceso de Selección,
- Tener el cincuenta por ciento (50%) de los empleos del nivel directivo de la persona jurídica sean ejercidos por mujeres y éstas hayan estado vinculadas laboralmente a la empresa durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del Proceso de Selección en el mismo cargo u otro del mismo nivel,
- Cuando el proponente corresponda a una persona natural que sea mujer y haya ejercido actividades comerciales a través de un establecimiento de comercio durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del proceso de selección,
- Cuando el proponente corresponda a asociaciones o cooperativas, y que el cincuenta por ciento (50%) de los asociados o más sean mujeres y la participación haya correspondido a éstas durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del Proceso de Selección.
- Acreditar condición de MIPYME.

CAPACIDAD FINANCIERA	
INDICADOR	VALOR
Capital de Trabajo	MAYOR O IGUAL AL 100% del Presupuesto Oficial Estimado



ESTUDIO DEL SECTOR

GJC-F-170

VERSIÓN 2

FECHA DE EMISIÓN
13/03/2024

CAPACIDAD FINANCIERA	
INDICADOR	VALOR
Índice de Liquidez	MAYOR O IGUAL A 1,1
Índice de Endeudamiento	MENOR O IGUAL A 75%
Razón de Cobertura de Intereses	MAYOR O IGUAL A 1,1
CAPACIDAD ORGANIZACIONAL	
INDICADOR	VALOR
ROA	MAYOR O IGUAL A 1,5 %
ROE	MAYOR O IGUAL A 2,25 %

RESPONSABLE DEL ANALISIS DEL SECTOR	
Elaboración:	Revisión:
Firma:  Nombre: Fernando Ulloa T R/L Gestión de Riesgos y Proyectos SAS Cargo: Contratista Secretaría Jurídica CPSP-018-2026	Firma:  Nombre: Fernando Ulloa T R/L Gestión de Riesgos y Proyectos SAS Cargo: Contratista Secretaría Jurídica CPSP-018-2026