



**ANALISIS ECONOMICO DEL SECTOR
SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PARA LA
OPERACIÓN DE LA PORCIÓN NO. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA
DE INDIAS – TRANSCARIBE**

A través del presente documento nos permitimos documentar el ANALISIS DEL SECTOR ECONOMICO Y DE LOS OFERENTES, de conformidad con lo establecido en el artículo 15 del Decreto 1510 de 17 de Julio de 2013, que establece que le corresponde a la Entidad efectuar el análisis económico del sector de servicios al cual pertenece la necesidad que se pretende satisfacer.

En atención a ello procedemos a continuación a analizar tres áreas fundamentales a saber: a) Análisis del mercado; b) Análisis de la demanda; c) Análisis de la oferta.

A. ANALISIS DEL MERCADO:

1. Aspectos generales del mercado:

Colombia se destaca como escenario ideal para generar una plataforma de fabricación y ensamble de vehículos, camiones, buses y autopartes, destinados a abastecer el mercado nacional y regional. Actualmente, somos el cuarto con mayor productor de vehículos en Latinoamérica, empleando el 2,6% (24.783 empleos directos) del personal ocupado dentro de la industria manufacturera. Adicionalmente, el sector representa el 4% del PIB industrial. La industria automotriz en Colombia comprende la actividad de ensamblaje (vehículos ligeros, camiones, buses y motocicletas) y fabricación de partes y piezas utilizadas en dicho proceso así como el mercado de reposición. Así mismo, se involucran proveedores de insumos de otras industrias como metalmecánica, petroquímicos (plásticos - cauchos) y textiles. Hoy en día el país cuenta con un parque automotor de alrededor de 4 millones de unidades de vehículos de los cuales, cerca del 59,5% son importados.

Tamaño del mercado

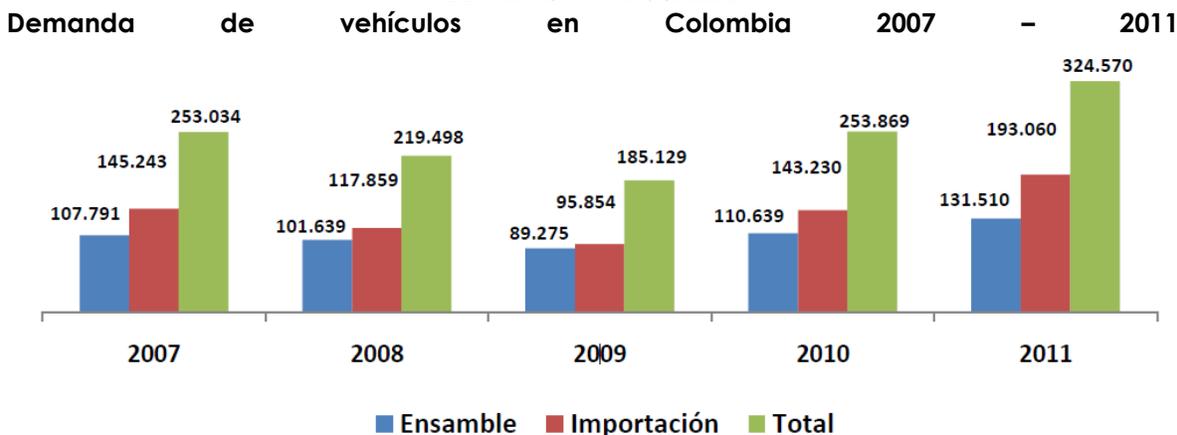
Producción y composición del mercado en Colombia

La producción de vehículos ligeros en Colombia comprende la operación de tres ensambladoras: **General Motors, Renault y Mazda**. En 2011, el porcentaje de participación nacional de vehículos ensamblados en el país asciende a 40,5% (alrededor de 131.510 unidades de las 324.570). Por otro lado, el porcentaje restante es importado principalmente de Corea del Sur, México, India, Japón, Ecuador, China y Estados Unidos.

En el caso de vehículos comerciales de carga, la producción nacional está a cargo de General Motors y Toyota Hino. En el país sólo hay ensamblaje para camiones de menos de 10 toneladas de carga, no se cuenta con producción de tractocamiones por lo tanto, estos son importados generalmente de México.

En cuanto al segmento de buses de pasajeros, el país cuenta con la presencia de tres importantes ensambladoras, Busscar (Busscar Ônibus S.A.), Superpolo (Marcopolo) y Daimler Chrysler. Estas empresas son líderes en producción de buses articulados, intermunicipales y padrones, los cuales son usados en los sistemas de transporte masivo de las principales ciudades de Colombia.

**ANALISIS ECONOMICO DEL SECTOR
SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PARA LA
OPERACIÓN DE LA PORCIÓN NO. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA
DE INDIAS – TRANSCARIBE**

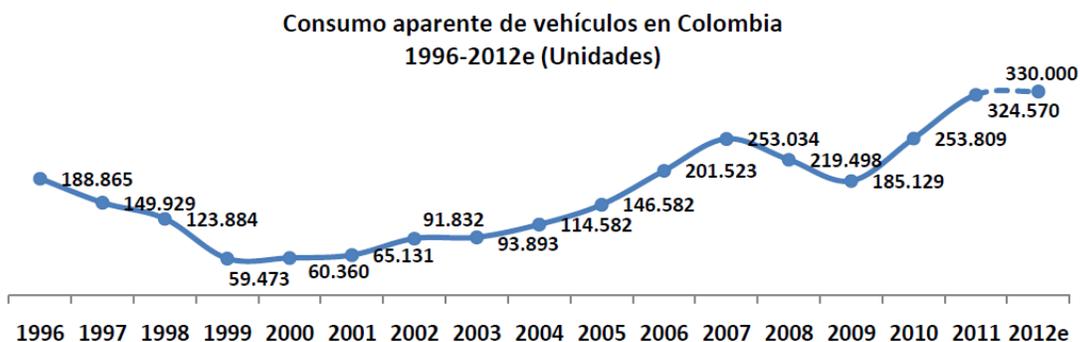


Fuente: Econometría (Comité de la Industria Automotriz Colombiana)

En 2011, Las exportaciones colombianas de vehículos llegaron a USD 2831 millones (13.029 unidades) de los cuales, el 95,5% del total son abarcadas por los siguientes cuatro mercados: Ecuador con USD 184 millones, seguido por Panamá con USD 75 millones, Perú con USD 18 millones y Chile con USD 11 millones.

Incremento de la demanda, acelerado crecimiento de ventas de vehículos

La recuperación de la industria en Colombia después de la crisis económica mundial, destaca al sector automotor como uno de sus pioneros. En 2011, el comportamiento de este sector mostró los más altos resultados en ventas, producción y nivel de empleo en su historia. Las ventas tuvieron un año record en unidades nuevas (324.570 unidades)² las cuales representaron un incremento del 28% con respecto al año anterior (253.869 unidades), superando el crecimiento de economías como Brasil, México, Argentina, Chile y Perú.

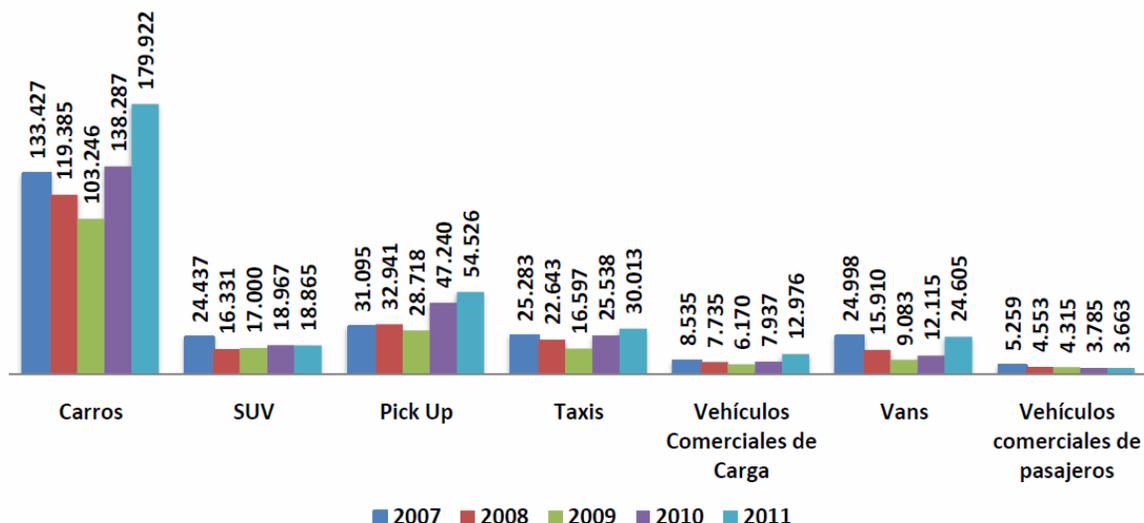


Fuente: Econometría (Comité de la Industria Automotriz Colombiana)

En 2011, las ventas de vehículos ligeros alcanzaron su máximo nivel en la historia del país con un crecimiento del 30% (179.922 unidades) impulsando así, el comportamiento positivo del sector automotor en el país. Adicionalmente, el buen desempeño de la economía colombiana ha generado una mayor demanda de vehículos comerciales de carga, los cuales son de vital importancia para el transporte de mercancías a nivel local.

**ANALISIS ECONOMICO DEL SECTOR
SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PARA LA
OPERACIÓN DE LA PORCIÓN NO. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA
DE INDIAS – TRANSCRIBE**

Ventas de vehículos en Colombia por tipo 2007 - 2011, unidades



Fuente: Econometría (Comité de la Industria Automotriz Colombiana)

En Colombia, los líderes en ventas durante 2011 fueron: Chevrolet con el 32,6% del mercado, seguido de Renault con 14,4%, Hyundai con 9,1% y Kia con 8,2%. Estas cuatro compañías generaron el 64,4% de las ventas de vehículos en Colombia con 209.022 unidades vendidas.

Mercado automotor en Colombia por compañía						
Compañía	2010	2011	2010 % Participación	2011 % Participación	Variación Ventas 2010 - 2011	Cambio en la participación 2010 - 2011
Chevrolet	85.171	105.823	33,5%	32,6%	24,2%	-0,9
Renault	38.026	46.841	15,0%	14,4%	23,2%	-0,5
Hyundai	24.910	29.622	9,8%	9,1%	18,9%	-0,7
Kia	19.632	26.736	7,7%	8,2%	36,2%	0,5
Nissan	14.800	24.193	5,8%	7,5%	63,5%	1,6
Toyota	14.179	13.534	5,6%	4,2%	-4,5%	-1,4
Mazda	13.736	13.345	5,4%	4,1%	-2,8%	-1,3
Ford	6.964	10.669	2,7%	3,3%	5,3%	0,5
Volkswagen	7.006	7.707	2,8%	2,4%	10,0%	-0,4
International	1.167	4.312	0,5%	1,3%	269,5%	0,9
Otros	28.278	41.788	11,1%	12,9%	47,8%	1,8
Total	253.869	324.570	100%	100	27,8	-

Fuente: Revista Motor – Enero 2012



ANALISIS ECONOMICO DEL SECTOR SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PARA LA OPERACIÓN DE LA PORCIÓN NO. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE

Durante el 2013, el mercado cayó un 7 por ciento al sumar 293.846 unidades colocadas al público, y es el tercer mejor ejercicio de la historia. Pero en el curso de 24 meses, el sector ha perdido 30.724 clientes, a razón de 1.280 mensuales. Pick ups, autos particulares y camiones, los más castigados. Las SUV y los taxis sacaron la cara.

El mercado automotor de Colombia no llegó a las 300.000 unidades en 2013, pero estuvo algo por encima de los cálculos que se hacían a mitad del año pasado, cuando las cuentas de los realistas apuntaban a un cierre de 270.000.

La cifra consolidada del 2013 es de 293.846 vehículos nuevos, lo cual representa una caída del 7 por ciento del mercado general y la explican 22.134 ventas menos. Esto, extrapolado al 2011 (324.570), quiere decir que en 24 meses el mercado cayó 30.724 compradores.

En el 2014, La industria automotriz y de autopartes tuvo una participación del 4 por ciento en el Producto Interno Bruto industrial.

Hoy, las empresas que conforman el sector generan en conjunto 25.000 empleo directos y 100.000 indirectos.

La mayor parte de los empleos son calificados, lo que le permite a la industria tener un respaldo importante de talento humano.

Por otro lado, A finales de 2013, el Dane reveló que el PIB-real del sector transporte se expandió un 2.9% anual durante el tercer trimestre del año. Con este resultado, en el acumulado enero-septiembre de 2013, las actividades de transporte (propiamente dichas) se incrementaron un 2.6% anual, cifra inferior al 4.7% de un año atrás (ver gráfico adjunto). Esta desaceleración obedeció a factores tanto coyunturales como estructurales. En el plano coyuntural se destacan: i) el menor ritmo de crecimiento de la economía durante los tres primeros trimestre de 2013 (vs.2012), pasando de expandirse al 4.5% a hacerlo al 3.9% anual; y ii) los prolongados paros que tuvieron lugar en el tercer trimestre del año, en especial el de transportadores y el Paro Nacional Agrario.

A nivel estructural, resalta la baja competitividad que enfrenta el sector por cuenta del conocido rezago en infraestructura. Aquí, las mediciones internacionales sobre dicho atraso revelan que, en una escala de 1 (mala) a 7 (óptima), Colombia reporta los peores registros de la región a nivel de infraestructura portuaria (3.5), vial (2.6) y férrea (1.5), ver cuadro adjunto. Analizando el desempeño del sector por tipo de transporte, se observa que el terrestre, que incluye los modos vial y férreo, registró la tasa de crecimiento más baja durante el período enero-septiembre de 2013, al expandirse tan sólo un 1.9% anual (vs. 3.8% de un año atrás). Aquí sobresalen el menor uso de transporte de carga por parte de sectores clave de la economía y la reducción del transporte de pasajeros. En efecto, en el caso de la carga (71% usando el modo vial y 21% el modo férreo), los menores crecimientos del PIB industrial (-1.2% en enero-septiembre de 2013 vs. 0.1% de un año atrás) y minero (3.9% vs. 7.4%) explican, en parte, la desaceleración del transporte terrestre.

En el caso del transporte terrestre de pasajeros ocurrió una contracción en el número de pasajeros urbanos (sistema tradicional + masivo) e intermunicipales (donde el transporte de pasajeros por modo férreo es casi nulo). En efecto, el transporte urbano (público)



**ANALISIS ECONOMICO DEL SECTOR
SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PARA LA
OPERACIÓN DE LA PORCIÓN NO. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA
DE INDIAS – TRANSCARIBE**

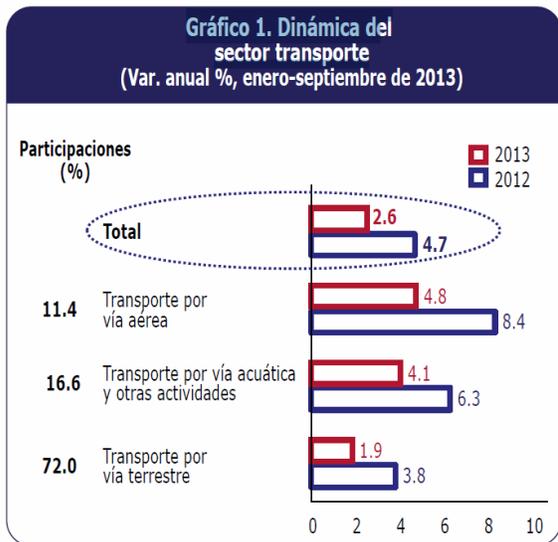
exhibió una disminución en el número de pasajeros transportados del -2.9% anual en enero-septiembre de 2013. Este comportamiento respondió a: i) las mayores facilidades en la adquisición de vehículos particulares dadas las reducciones en los precios (-0.8% anual en septiembre de 2013); ii) la penetración del Teletrabajo, a partir de la iniciativa del Gobierno Nacional de reconocerlo como una opción de empleo igual al sistema tradicional, de acuerdo con el Decreto 0884 de 2012, reduciendo así la movilización de empleados; y iii) la modificación-reducción en los horarios del pico y placa a partir de julio de 2012 en Bogotá, donde se concentra el 40% de los pasajeros.

Por su parte, la movilización intermunicipal de pasajeros por modo vial se ha visto desplazada en los últimos años como consecuencia de la mayor penetración del transporte aéreo. Este último pasó de transportar el 5.5% de los pasajeros totales del país en 2009 a movilizar el 8.9% en 2012. Esto, debido a la entrada en operación de nuevas aerolíneas, particularmente de bajo costo, y la expansión de las rutas de las ya existentes. Sin embargo, el transporte aéreo total mostró una desaceleración en los primeros tres trimestres de 2013. En efecto, el crecimiento del sector pasó del 8.4% anual en enero-septiembre de 2012 al 4.8% anual un año después. No obstante, esto obedeció a la disminución del transporte aéreo de carga (-0.2% anual). En cambio, en línea con lo ya mencionado, el transporte aéreo de pasajeros se incrementó un 17.6% anual durante el mismo período.

Finalmente, el transporte acuático y las otras actividades registraron un crecimiento del 4.1% anual en los tres primeros trimestres de 2013, por debajo del 6.3% del año anterior. Allí la contracción de las exportaciones del -2.6% anual durante enero-septiembre de 2013, así como de las importaciones del -0.4%, resultó determinante, dado que el 98% de las ventas externas y el 94% de las compras internacionales se movilizan por modo marítimo.

En síntesis, el sector transporte exhibió una desaceleración en su crecimiento durante enero-septiembre de 2013. A nivel coyuntural, la desaceleración económica y los prologados paros del tercer trimestre afectaron el transporte de carga terrestre y aéreo. De igual forma, la menor dinámica del sector externo tuvo una seria influencia en la desaceleración del transporte marítimo. A nivel estructural, el sector enfrenta problemas de competitividad por cuenta del evidente regazo en infraestructura del país. Incluso, esto ya genera cambios en las formas de transporte de pasajeros, donde el aéreo gana terreno frente al terrestre.

**ANALISIS ECONOMICO DEL SECTOR
SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PARA LA
OPERACIÓN DE LA PORCIÓN NO. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA
DE INDIAS – TRANSCARIBE**



Fuente: cálculos Anif con base en Dane.

Cuadro 1. Calidad de la infraestructura por modo de transporte 2013-2014
(mínimo: 1 "mala", máximo: 7 "óptima")

	Promedio	Vial	Férreo	Aeroportuario	Portuario
OCDE	5.1	5.2	4.5	5.6	5.2
Chile	4.6	5.4	2.7	5.2	5.2
México	4.1	4.6	2.8	4.7	4.4
América Latina y el Caribe	3.5	3.6	1.9	4.4	3.9
Perú	3.3	3.3	1.8	4.2	3.7
Colombia	2.9	2.6	1.5	4.0	3.5
Brasil	2.7	2.8	1.8	3.3	2.7

Fuente: World Economic Forum.

2. Aspectos Técnicos:

De acuerdo con el Conpes 3259 de 2003, "SISTEMA INTEGRADO DEL SERVICIO PÚBLICO URBANO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO DE CARTAGENA – TRANSCARIBE", el sistema estará conformado por los siguientes componentes, en virtud de los diferentes niveles de demanda del servicio público de transporte en Cartagena:

- Rutas troncales: son las encargadas de transportar los usuarios en vehículos de alta capacidad desde las terminales de transferencia hasta las estaciones de parada a lo largo de los corredores troncales, circulando por carriles exclusivos o preferenciales y con integración física, operacional y tarifaria como principal elemento del sistema.
- Rutas alimentadoras: provienen de la periferia de la ciudad y son las encargadas de captar y distribuir la demanda en la cuenca de influencia hasta las terminales de transferencia con integración física, operacional y tarifaria.
- Rutas auxiliares: cumplen la función de transportar usuarios por corredores (pre-troncales) no atendidos por las rutas troncales con vehículos tipo padrón o vehículos convencionales (buses de 60 pasajeros) y llegan a las terminales de transferencia con integración física, operacional y tarifaria.
- Rutas complementarias o remanentes: cumplen la función de transportar usuarios desde las zonas no atendidas por rutas troncales, ni alimentadoras, ni auxiliares por corredores secundarios y con vehículos convencionales sin integración tarifaria ni física con el sistema tronco-alimentador. En este grupo pueden clasificarse las rutas suburbanas o municipales que solo se integran físicamente en las terminales de transferencia. Adicionalmente se consideran todas las rutas que cubren zonas no cubiertas por el sistema.



ANALISIS ECONOMICO DEL SECTOR SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PARA LA OPERACIÓN DE LA PORCIÓN NO. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE

Así, para el cumplimiento de los diferentes niveles de servicio, existe la obligación de adquirir determinados vehículos, con especificaciones concretas contenidas en el pliego de condiciones de los contratos de concesión ya suscritos y las cuales deberán cumplirse para el presente proceso, bajo el entendido que se trata de un componente del Sistema Transcaribe, estructurado como un todo.

1.2.1 Vehículos

Los vehículos destinados al Sistema de Transporte Masivo de Cartagena de Indias – TRANSCARIBE deberán cumplir con las normas de homologación para vehículos de transporte público masivo NTC 4901-2, NTC 4901-3, NTC 4901-1, NTC 5206 y Regulation No 66: Uniform Provisions concerning the approval of Large Passenger Vehicles with Regard to the Strength of the Superstructure ONU , y las demás Normas que las deroguen o las sustituyan.

Todos los vehículos deberán contar con sistema de aire acondicionado.

El Distrito de Cartagena requiere implantar una nueva tecnología de transporte, basada en la operación de vehículos de alta capacidad, a lo largo de vías exclusivas para su circulación. Con el Sistema se pretende lograr una excelente movilidad, haciendo más eficiente la ciudad, generar un mayor índice de zonas verdes y espacio público para sus habitantes y visitantes, impulsar la renovación urbana integral, mejorar la imagen de la ciudad, agilizar el acceso real y rápido a la infraestructura de la ciudad, hospitales, universidades, estadios, oficinas públicas y otros espacios, facilitar el acceso al sistema para las personas en situación de discapacidad, reducir las emisiones de gases contaminantes y mejorar la movilidad peatonal y de otros medios.

Las especificaciones técnicas de los autobuses se encuentran contenidos en el **Anexo 1** del estudio previo (Especificaciones técnicas de los vehículos), la flota de vehículos para el sistema de transporte masivo que corresponde cumplir a TRANSCARIBE S.A.

3. Aspectos legales:

Los diferentes autobuses previstos para la Operación del SITM Transcaribe, en la ciudad de Cartagena, y sus especificaciones técnicas, se encuentran previstas acorde a la resolución 005411 de 2007, por la cual se adoptan las Normas Técnicas Colombianas NTC-4901-1 Vehículos para el Transporte Urbano Masivo de Pasajeros-Parte 1. Autobuses Articulados y NTC-4901-2 Métodos de Ensayo, como requisitos que deben cumplir los vehículos articulados para el Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros, norma NTC 4901-2, y mediante Resolución 2306 de 2008 se adoptó la Norma Técnica Colombiana NTC-4901-3 vehículos para transporte urbano masivo de pasajeros - parte 3. Autobuses Convencionales y NTC-4901-2 métodos de ensayo, como requisitos que deben cumplir los vehículos para el transporte urbano masivo de pasajeros -- con capacidad de 80 a 120 pasajeros, la resolución 000479 de 2010, expide el Reglamento Técnico para vehículos de servicio público colectivo y especial de pasajeros con capacidad entre 10 y 79 pasajeros, no incluido el conductor, y se dictan otras disposiciones y la NTC 5206.

B. ANALISIS DE LA DEMANDA:



ANALISIS ECONOMICO DEL SECTOR
SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PARA LA
OPERACIÓN DE LA PORCIÓN NO. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA
DE INDIAS – TRANSCARIBE

1. Adquisiciones previas de la entidad:

Es primera vez que TRANSCARIBE, abre un proceso de compra referente, por lo que no existen antecedentes al respecto.

2. Precios de mercado

En aras de establecer el valor estimado del contrato a adjudicar, Transcaribe S.A., identificó a posibles oferentes del proceso, a quienes se les solicitó una cotización previa, que estuviera acorde a la tipología de vehículos que el SITM requiere. A continuación se referencian las cotizaciones recibidas, para buses padrones:

	BUS PADRÓN
Cotizante No. 1	252.500
Cotizante No. 2	251.000
Cotizante No. 3	230.473
Cotizante No. 4	262.015
Cotizante No. 5	308.400
Cotizante No. 6	209.473
Cotizante No. 7	263.450
Cotizante No. 8	252.500
PROMEDIO	253.726

ANALISIS DE LA OFERTA

1. Identificación de Proveedores del Sector:

Como proveedores del sector, se identifican plenamente todos aquellos fabricantes de buses, con capacidad de producir las tipologías de vehículos suscritas en las normas NTC 4901 -1; NTC 4901 – 2; NTC 4901 – 3; reglamentos 66, 80 y 107 de las Naciones Unidas; y demás resoluciones nacionales, emanadas del Ministerio de Transporte, las cuales detallan las especificaciones de las tipologías de vehículos que se dispongan para operar los SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO, del país.

Entre otros, se pueden identificar los siguientes:

- SCANIA
- MERCEDES BENZ
- GOLDEN DRAGON
- ZHONTONG
- MODASA
- MARCOPOLO
- BUSSCAR
- AGRALE



**ANALISIS ECONOMICO DEL SECTOR
SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PARA LA
OPERACIÓN DE LA PORCIÓN NO. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA
DE INDIAS – TRANSCARIBE**

- YUTONG
- BLUBIRD
- DAEWOO
- DINA
- IVECO
- CHEVROLET

C. CONCLUSIONES VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

1. Proyección cantidades mínimas.

Con el fin de establecer el valor estimado del contrato a adjudicar, Transcaribe S.A., identificó a posibles oferentes del proceso, a quienes se les solicitó una cotización previa y la cual fue debidamente descrita en el análisis del contrato, a partir del promedio de las diferentes cotizaciones y el total de autobuses requeridos por tipología, se ha identificado que el presupuesto asignado corresponde al 98% del promedio ponderado, identificando así, el presupuesto oficial del proyecto:

Este valor se ha considerado como el límite presupuestado a pagar por cada unidad de autobús, en concordancia del modelo financiero proyectado para este proceso.

ÍTEM	DESCRIPCION ELEMENTO	MENOR VALOR COTIZADO	MAYOR VALOR COTIZADO	PRESUPUESTO ASIGNADO	CANTIDADES MINIMAS PROYECTADAS A ADQUIRIR (REDONDEADAS)	PRESUPUESTO OFICIAL
1	Autobús tipo Padrón	US 209.473	US 308.400	US 250.000	84	US 21.000.000

2. Cubrimiento de la necesidad

El número de autobuses necesario ha sido establecido mediante los diferentes estudios de demanda efectuados por la entidad, y con los cuales se ha elaborado el diseño Operacional del Sistema. En ese sentido no existe límite de la necesidad de la cantidad de autobuses a adquirir sobre el 100% de la flota solicitada, por lo que se hace necesario adquirir el 100% de la flota de autobuses requeridas para el sistema, discriminadas en los estudios previos del presente proceso:

ÍTEM	ELEMENTO	TOTAL NECESIDAD	PROYECTADO A ADQUIRIR		LIMITACIÓN	
			CANT.	%	CANT.	%
1	Autobús tipo Padrón	84	84	100	84	100



**ANALISIS ECONOMICO DEL SECTOR
SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PARA LA
OPERACIÓN DE LA PORCIÓN NO. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA
DE INDIAS – TRANSCRIBE**

D. ANALISIS FINANCIERO

Los indicadores de capacidad financiera buscan establecer unas mínimas condiciones que reflejan la salud financiera de los proponentes a través de los indicadores de Capacidad Financiera. Estas condiciones muestran la aptitud del proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato.

La capacidad financiera requerida en un Proceso de Contratación debe ser adecuada y proporcional a la naturaleza y al valor del contrato. En consecuencia, la Entidad Estatal debe establecer los requisitos de capacidad financiera con base en su conocimiento del sector relativo al objeto del Proceso de Contratación y de los posibles oferentes

El Decreto 1510 de 2013 establece tres tipos de indicadores financieros a saber: liquidez, endeudamiento y razón de cobertura de intereses, al realizar el correspondiente estudio del sector, frente a los indicadores financieros de las compañías del sector, los mismos, por las características propias de este tipo de empresas, deben solicitarse con unos márgenes muy diferentes a los que se solicitarían para cualquier otro tipo de compañías, atendiendo que esta es una actividad de uso intensivo de recursos de capital. Por lo anterior, la Entidad, da cumplimiento a lo indicado en el Decreto 1510 de 2013 así:

- Artículo 15 del Decreto 1510 de 2013 que a la letra señala que “La Entidad Estatal debe hacer durante la etapa de planeación el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de Análisis de Riesgo...”. (Subraya fuera de texto)
- Artículo 16 que a la letra señala que “La Entidad Estatal debe establecer los requisitos habilitantes en los pliegos de condiciones o en la invitación, teniendo en cuenta: (a) el Riesgo del Proceso de Contratación; (b) el valor del contrato objeto del Proceso de Contratación; (c) el análisis del sector económico respectivo; y (d) el conocimiento de fondo de los posibles oferentes desde la perspectiva comercial. La Entidad Estatal no debe limitarse a la aplicación mecánica de fórmulas financieras para verificar los requisitos habilitantes.” (Subrayado y negrilla fuera de texto)”

A su vez, se procede a tener en cuenta las directrices dadas por Colombia Compra Eficiente, a través del Manual para Determinar y Verificar los Requisitos Habilitantes en los Procesos de Contratación, así:

- “La promoción de la competencia es uno de los objetivos del sistema de compras y contratación pública, por lo cual es muy importante tener en cuenta que los requisitos habilitantes no son ni pueden ser una forma de restringir la participación en los Procesos de Contratación. El sistema de compras y contratación pública debe promover la participación de más proponentes y el crecimiento de la industria nacional de bienes y servicios y por eso los requisitos habilitantes deben ser adecuados y proporcionales.”

Así entonces se considera por parte de la Entidad, que con el fin de promover la



ANALISIS ECONOMICO DEL SECTOR
SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PARA LA
OPERACIÓN DE LA PORCIÓN NO. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA
DE INDIAS – TRANSCARIBE

competencia en el presente proceso y con el fin de permitir la participación plural de compañías de comercialización y producción de vehículos, se hace necesario establecer los indicadores financieros y de organización acorde al sector así:

- **INDICADOR DE LIQUIDEZ**

Determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones a corto plazo (Activo corriente/Pasivo corriente)

Se determina un indicador de liquidez igual o mayor a uno (1).

- **INDICADOR DE NIVEL DE ENDEUDAMIENTO** (Pasivo total / activo Total)

Determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación (pasivos y patrimonio) del proponente

Se determina un Indicador de endeudamiento igual o menor a 0.80 (80 %).

- **RAZÓN DE COBERTURA DE INTERES**

Refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. La fórmula del indicador es:

Utilidad operaciones / gastos de intereses

Se determina un indicador de cobertura de intereses mayor o igual a 3.

Frente a la verificación de la **CAPACIDAD ORGANIZACIONAL**, la cual se establece en el artículo 10 del Decreto 1510 de 2013 en su numeral 4 como indicadores para medir el rendimiento de las inversiones y la eficiencia en el uso de activos, una vez verificado el mercado de comercialización y producción de vehículos y atendiendo las consideraciones anteriores, se encuentra que estos indicadores no presentan márgenes altos (cerca de cero) e incluso existiendo empresas con indicador en negativo.

Vale la pena resaltar que estos indicadores de rentabilidad del activo y del patrimonio, se utilizan para observar cual es el real margen de rentabilidad de los accionistas con relación a su inversión. Este valor, es más un indicador para análisis interno de los oferentes, toda vez que éste les permite comparar el valor obtenido con el costo de oportunidad, es decir con otras alternativas de inversión posibles del mercado, pero que no miden la capacidad financiera real de las compañías del sector y al presentarse en negativo o cercanas a cero para algunas, no significa que las mencionadas sociedades estén pasando por una mala situación organizacional

Por lo anterior y una vez verificado el estudio del sector y con el fin de permitir la pluralidad de oferentes, se determinan los siguientes indicadores correspondientes a la capacidad organizacional:

Rentabilidad sobre Patrimonio: (utilidad operacional / patrimonio).



**ANALISIS ECONOMICO DEL SECTOR
SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PARA LA
OPERACIÓN DE LA PORCIÓN NO. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA
DE INDIAS – TRANSCARIBE**

Determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio.

Se determina un indicador de Rentabilidad sobre Patrimonio igual o mayor a cero (0).

Rentabilidad sobre Activo: (utilidad operacional / activo total).

Determina la rentabilidad, de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo.

Se determina un indicador de Rentabilidad sobre Activo igual o mayor a cero (0).

ORIGINAL FIRMADO

BORIS BARRETO

Director de Operaciones