



**ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR  
SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PADRONES  
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 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, 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. ANÁLISIS DEL MERCADO:**

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**.
- ✓ Existen en el país **8 ensambladoras de vehículos** y 4 de ellas concentran el 96% de la producción. También hay **7 ensambladoras de motocicletas**.
- ✓ Colombia es el **cuarto productor de vehículos en América Latina** con más de 130 mil unidades por año. Con la apertura de la planta de estampado de General Motors, Colombia se convirtió en productor y no exclusivamente ensamblador.
- ✓ **En 2014 Colombia registró un nuevo record en ventas de vehículos** superando las 328 mil unidades, 12% más en 2014. El 34% de las ventas fueron vehículos ensamblados en el país.
- ✓ Según estimaciones de Business Monitor, **se espera que la venta de vehículos crezca a una tasa promedio de 5,8%** entre 2015 y 2019, con lo cual las ventas superarían las 430 mil unidades.
- ✓ **Los vehículos utilitarios y comerciales de carga y pasajeros son segmentos con potencial de crecimiento para operaciones de ensamble**. Entre 2010 y 2014, la venta de vehículos utilitarios registró un crecimiento compuesto anual de 17%, seguido de los vehículos comerciales de pasajeros con 15,2% y los vehículos de carga con 14,9%.
- ✓ Colombia es un mercado con potencial de mayor crecimiento: Colombia es el tercer país de la región en población y su **índice de motorización es de 98**



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

**vehículos por cada 1000 habitantes**, menor a países como Argentina (301), Chile (228) o Ecuador (131).

- ✓ **Los vehículos exportados se han quintuplicado desde 2009.** Los principales destinos de las exportaciones de vehículos de Colombia son: México, Ecuador, Perú y Chile.
- ✓ Colombia es el **segundo productor de motos en la región** después de Brasil. La producción de motocicletas casi se duplicó entre 2010 y 2014 registrando un crecimiento promedio anual de 16%. La producción llegó a 662.635 motocicletas.
- ✓ **La producción en el sector de autopartes se duplicó en diez años** al pasar de USD 414 millones en 2002 a USD 945 millones en 2012, registrando una tasa promedio de crecimiento anual de 10%.
- ✓ Factores como el mayor acceso de la población al sistema financiero, el crecimiento de la clase media y el aumento en el ingreso disponible, seguirán siendo **determinantes del crecimiento de la venta de vehículos, tanto nacionales como importados.**
- ✓ El 73% (220 millones de toneladas) de la carga de Colombia se transporta vía terrestre, lo que significa una gran oportunidad para el ensamble de vehículos de carga (pesada, media y liviana).
- ✓ En 2014 las ventas de vehículos de carga superaron las 21 mil unidades lo que representó un crecimiento de 16% con respecto a 2013.
- ✓ Se esperan alrededor de 20.000 unidades (nuevas y reposición) de buses para los sistemas integrados de transporte público en las principales ciudades de Colombia y 60.000 buses para el mercado regional. Las ventas de vehículos comerciales de pasajeros se incrementaron 79% en 2014.
- ✓ Existen incentivos como la importación de insumos con cero arancel (PROFIA), la importación de CKD si arancel para ensamble y exportación sin aranceles a la región Andina (Acuerdo Automotor Andino).
- **Instalación de plantas de producción de autopartes**
  - Aunque la industria de autopartes es diversa, el país se ha especializado en la producción de un conjunto de autopartes, que le permiten responder a las necesidades de las ensambladoras y del mercado de reposición.

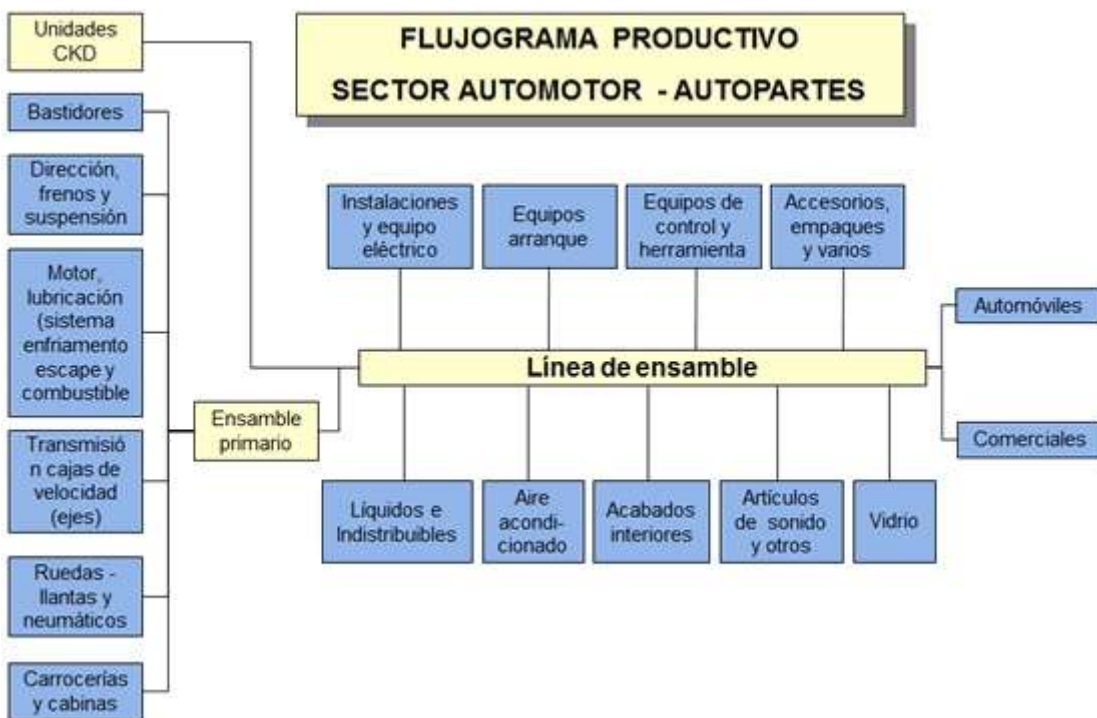
**ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR  
SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PADRONES  
PARA LA OPERACIÓN DE LA PORCIÓN NO. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE  
CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE**

- Colombia es un importante proveedor de autopartes principalmente a países de América Latina por lo que se puede aprovechar el país como plataforma exportadora.
- Colombia cuenta con más de 102 compañías en el sector de autopartes. Alrededor del 24% de estas empresas son de gran tamaño y cuentan con certificados internacionales de calidad (QS 9000 y ISO/TS16949).
- Las compras de partes nacionales por parte de las ensambladoras han crecido continuamente desde 2009.

El principal destino de las exportaciones de las autopartes colombianas es Ecuador con aproximadamente el 27,7% del total, seguido de Perú, Chile, Argentina y Panamá.

Tamaño del mercado:

Es reconocido a nivel mundial como sector “punta de lanza” del desarrollo económico y social, por sus múltiples efectos de arrastre sobre una amplia gama de campos de la actividad industrial. Sus altos aportes a la innovación y a la transferencia de tecnología lo constituyen en uno de los sectores líderes y una de las locomotoras para el de desarrollo de Colombia.



En Colombia operan de manera activa las siguientes ensambladoras de vehículos:

- ✓ General Motors Colmotores (marcas Isuzu, Volvo y Chevrolet)



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

- ✓ Sociedad de Fabricación de Automotores - SOFASA (marca Renault)
- ✓ Hino Motors Manufacturing S.A. (marca Hino – grupo Toyota)
- ✓ Fotón
- ✓ Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen)
- ✓ Compañía de Autoensamble Nissan (marca Nissan)
- ✓ Navistrans S.A (marca Agrale)
- ✓ Daimler (marca Mercedes Benz)

Las cuatro primeras empresas concentran el 96% de la producción, en términos de unidades.

<b>Cifras del Sector Año 2014</b>	
Capacidad instalada anual <sup>1</sup>	320,000 Unidades
Número de ensambladoras de vehículos <sup>2</sup>	8
Empresas productoras de autopartes y carrocerías <sup>3</sup>	187
Participación en la producción en fábrica <sup>3</sup>	4%
Valor de la producción vehículos (millones de dólares) <sup>3</sup>	4.295
Empleo directo generado (en puestos de trabajo) <sup>3</sup>	18.256
Participación en la generación de empleo industrial <sup>3</sup>	2,7%
Participación en la remuneración industria <sup>3</sup>	2,6%
Participación en el valor agregado <sup>3</sup>	2,2%
Participación en las prestaciones sociales <sup>3</sup>	2,7%

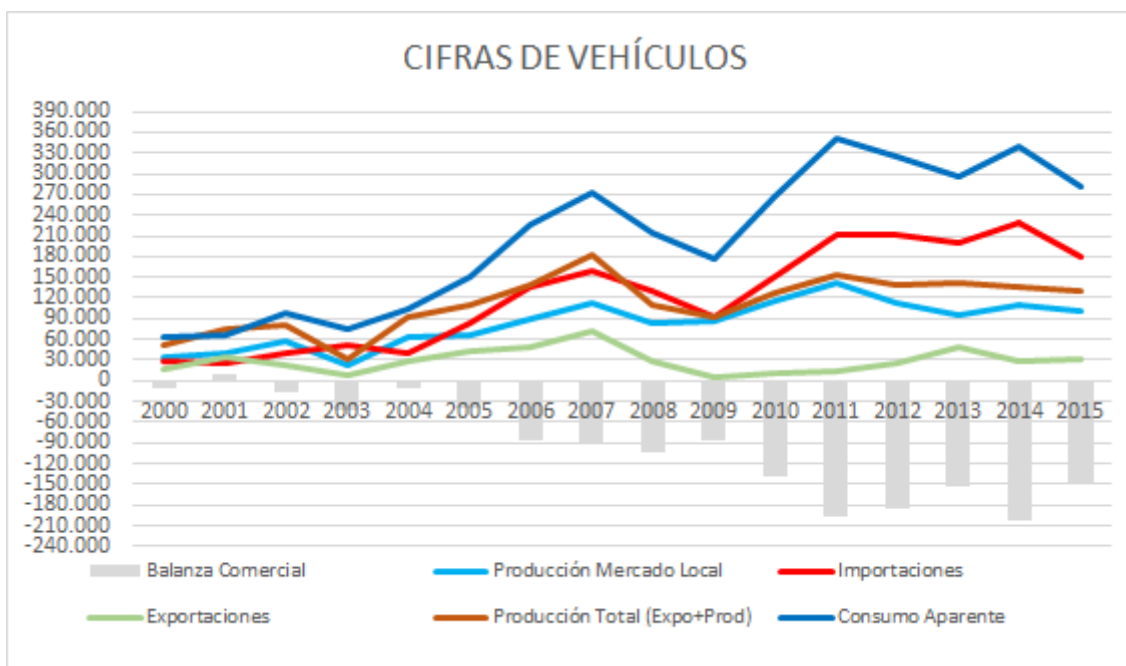
Fuente: ANDI



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

Año	Producción Total	Producción Mercado Nacional	Exportaciones	Importaciones	Balanza Comercial	Consumo Aparente
2000	50.716	34.789	15.927	27.045	- 11.118	61.834
2001	75.997	41.111	34.886	26.414	8.472	67.525
2002	81.000	57.993	23.007	40.709	- 17.702	98.702
2003	32.566	23.233	9.333	52.372	- 43.039	75.605
2004	93.363	63.606	29.757	41.017	- 11.260	104.623
2005	109.333	67.262	42.071	83.159	- 41.088	150.421
2006	138.690	89.951	48.739	135.188	- 86.449	225.139
2007	183.721	113.128	70.593	160.239	- 89.646	273.367
2008	110.766	83.770	26.996	129.898	- 102.902	213.668
2009	91.118	86.144	4.974	91.832	- 86.858	177.976
2010	128.265	116.246	12.019	151.226	- 139.207	267.472
2011	154.261	140.796	13.465	210.216	- 196.751	351.012
2012	138.872	113.074	25.798	212.204	- 186.406	325.278
2013	142.840	94.181	48.659	200.676	- 152.017	294.857
2014	136.243	109.261	26.982	230.409	- 203.427	339.670
2015	131.235	99.936	31.299	180.603	- 149.304	280.539

Fuente: DIAN. Cálculos ANDI (unidades). Producción Total = (Producción Mcdo Nal + Exportaciones). Consumo Aparente = (Producción Mercado Nacional + Importaciones)



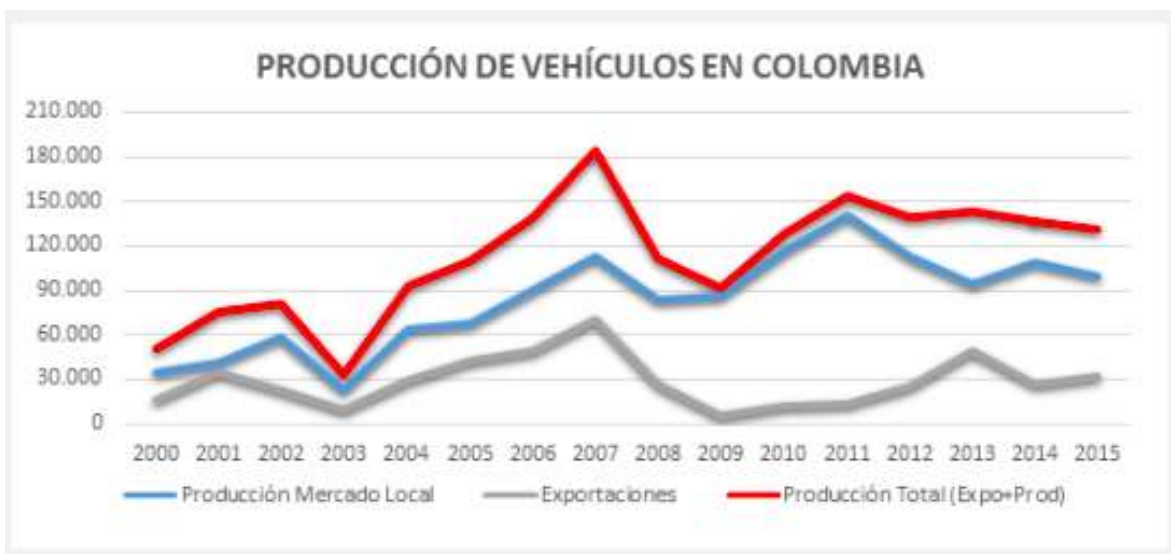
Fuente: ANDI



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

La Industria de ensamble de vehículos en Colombia representada por Renault - Sofasa General Motors Colmotores, Hino Motors de Colombia y Foton que con su reciente inversión inició operaciones en el mercado colombiano en 2015, se consolidan cada vez más en el mercado colombiano, participando en 2015 con un 36% en el consumo aparente, cuatro puntos porcentuales más que su participación en 2014.

En 2015 la producción alcanzó las 131.235 unidades siendo 3,7% menores a las producidas en 2014. De la producción total el 76% corresponde a producción para el mercado nacional (99.936 unidades), mientras que el restante 24% corresponde a la producción destinada a las exportaciones (31.299 unidades).

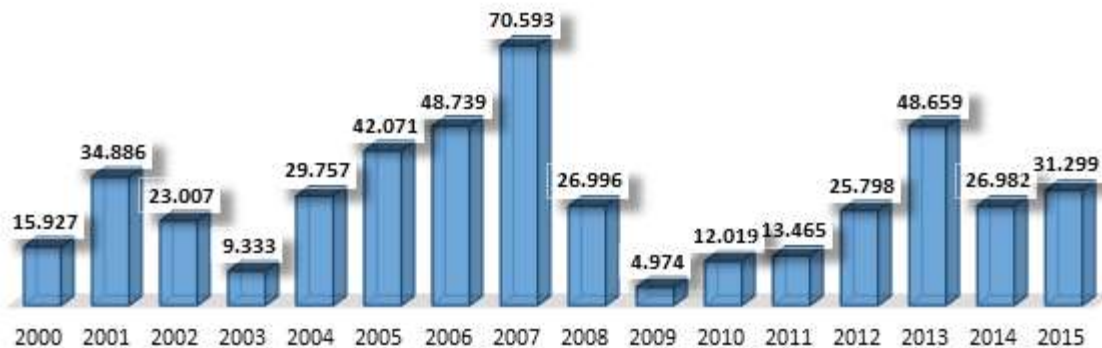


Fuente: ANDI

Se resalta que las exportaciones para 2015 fueron 16% mayores que las exportaciones de 2014, reflejando el posicionamiento de los vehículos ensamblados en Colombia en el mercado internacional. Igualmente, la industria automotriz ha adelantado una gran labor en busca de la diversificación de las exportaciones, teniendo para el año 2000 exportaciones hacia dos países (Ecuador y Venezuela) mientras que en 2015 se exporta a más de 13 países.

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

**EXPORTACIONES VEHÍCULOS DESDE COLOMBIA**



Fuente: ANDI



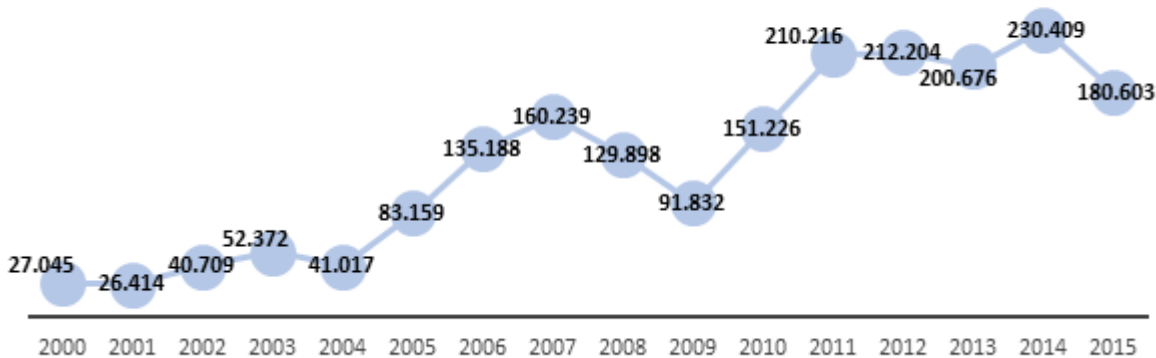
PAÍS DESTINO	PARTICIPACIÓN
MEXICO	61,28%
ECUADOR	12,26%
PERU	12,26%
CHILE	12,14%
PANAMA	0,73%
GUATEMALA	0,62%
COSTA RICA	0,35%
CURAZAO	0,16%
VENEZUELA	0,06%
REPÚBLICA DOMINICANA	0,04%
BOLIVIA	0,03%
BRASIL	0,02%
EL SALVADOR	0,01%

Fuente: DIAN. Cálculos ANDI.

Por su parte, las importaciones presentaron una disminución del 21,6% si se compara entre el año 2015 (180.603 unidades) y el año 2014 (230.409 unidades). Respecto a los países de origen de las importaciones, entre México y Corea del Sur participan en el 51% de las importaciones, siendo 33% la participación del primero y 18% la participación del segundo. Por su parte, India, Japón y China representan un 9%, 7% y 7% de las importaciones respectivamente.

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

## IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN COLOMBIA



Fuente: ANDI

### ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES 2015



Fuente: ANDI

Sobre el mercado de vehículos en Colombia, para el año 2015, las matrículas totales fueron 283.267 unidades, en donde los automóviles participan con el 53% del mercado, los utilitarios con el 27 % del mercado, los taxis con el 5%, los comerciales de carga que corresponde a los camiones, tractocamiones y volquetas participan con el 5%, las pick ups con el 4%, las camionetas con el 3%, los comerciales de pasajeros (microbuses, busetas y buses) participan con el 2% y las vans con el 1%.

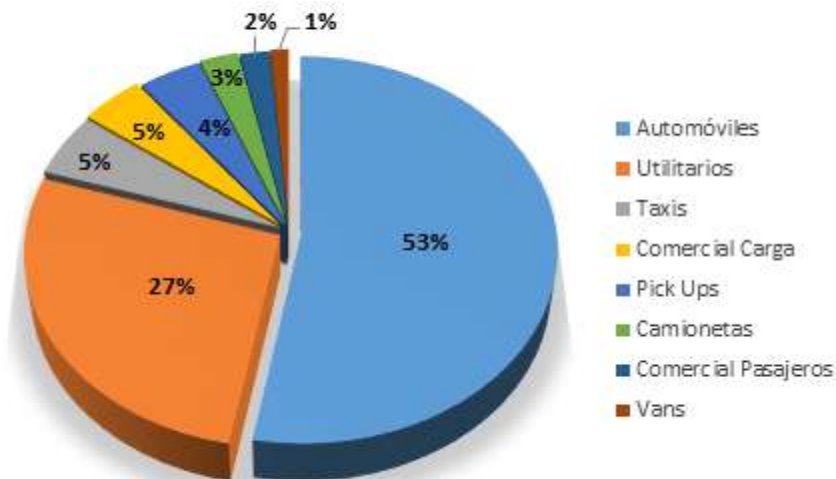
La industria colombiana participó con el 43% de las matrículas, registrando las 121.606 unidades.





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

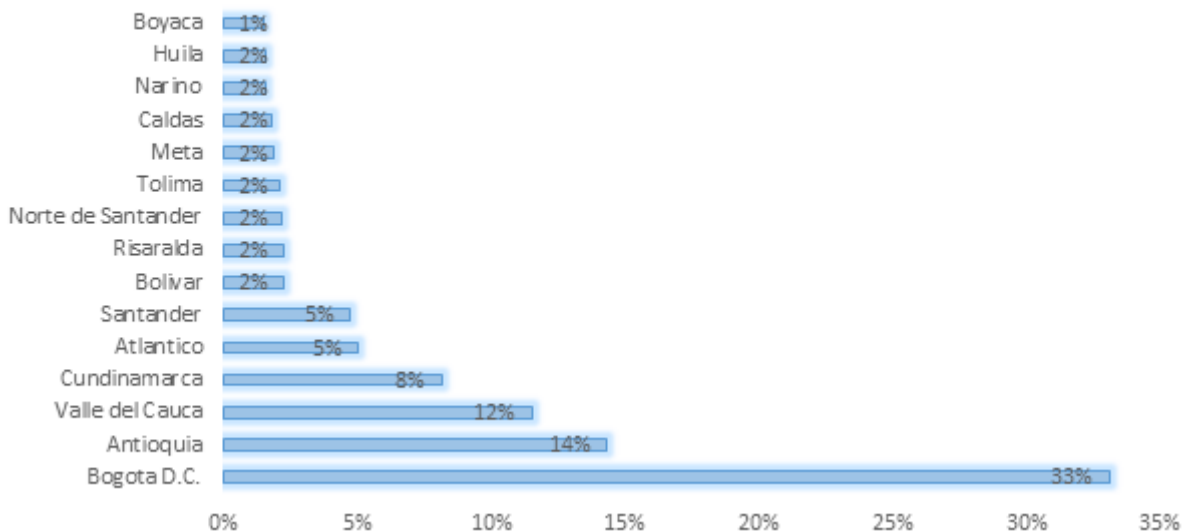
**PARTICIPACIÓN SEGMENTOS**



Fuente: ANDI

Del total matriculado en 2015, el 33% corresponde a matrículas realizadas en Bogotá (93.762 unidades), mientras que el 14% corresponden a vehículos matriculados en Antioquia (40.556 unidades) y el 12% al Valle del Cauca (32.611 unidades), entre los tres departamentos suman el 59% del mercado de vehículos en Colombia.

**MATRÍCULAS POR DEPARTAMENTO**



Fuente: ANDI



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

**A. 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 y pre-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.

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 y No exclusivas para su circulación. Con el Sistema se pretende lograr una excelente movilidad,



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

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.

**B. 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. ANÁLISIS DE LA DEMANDA:**

1. Adquisiciones previas de la entidad:

Contrato de Suministro TC-LPN-001-2015, con objeto: "Suministro de 30 vehículos tipo Busetón que corresponden al primer pedido de la porción No. 2 de operación del Sistema Transcaribe a cargo de TRANSCARIBE S.A., para la prestación del servicio en el Sistema de Transporte Masivo de Cartagena de Indias – TRANSCARIBE.

CONTRATO ADJUDICADO A BUSSCAR DE COLOMBIA.

Durante el proceso se presentaron manifestaciones de Interés por parte de los siguientes proveedores:

- ✓ DINA CAMIONES S.A.
- ✓ BYAC – SUPERPOLO
- ✓ INTERNATIONAL TRUCKS
- ✓ AGRALE



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

Para la estructuración en el primer semestre de 2015 de dicho, el cual fue posteriormente proceso contratado por Transcaribe S.A., se obtuvieron las siguientes cotizaciones en dólares de ocho empresas interesadas en participar en el suministro de autobuses tipo Padrón, teniendo en cuenta que el proceso en mención permitía a las empresas ofertar por separado según la tipología del autobús:

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

Basado en el mencionado estudio, y teniendo en cuenta que el valor ofertado por bus, debía someterse a subasta inversa, se recomendó utilizar como cifra techo USD \$250.000 por cada bus padrón. Esta cifra fue utilizada en los dos procesos que se declararon desierto en el primer y segundo semestre del año 2015.

## **2. Precios de mercado**

En aras de actualizar 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, obteniendo una sola manifestación de interés para el año 2016, presentada por la firma Scania de Colombia S.A.S.

**El Precio DDP Unitario Bus Completo K280 IB4x2 EURO 6 año 2016 es: USD 263.000**

(Dólares americanos Doscientos sesenta y tres mil)

**Pago de contado, previo a embarque.**

Es necesario actualizar los precios de referencia para la vigencia 2017, para lo cual se tendrá en cuenta la inflación de Estados Unidos de Norteamérica en la vigencia corrida del año 2016, el cual cerro en 2,1%. Lo anterior teniendo en cuenta que el valor se cotiza en dólares americanos, con lo cual, el valor de referencia por unidad para el año 2017 se estima en USD \$268.523.



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

Debido a que la Operación solicitada no es de contado (como se presentaron las ofertas), es necesario contemplar los costos conexos de la financiación, como son, seguros de crédito y comisiones bancarías.

Dichos costos conexos tienen vigencia durante toda la vida del crédito y pueden ser incluidos en el spread de la tasa interés o contratarse por separado, dando a los oferentes alternativas que se ajusten a las condiciones que gestionen en el mercado financiero.

Teniendo en cuenta que El SPREAD máximo de la tasa de interés con que se estructuró el crédito es de 7,25% e incluye los costos conexos, para permitir la presentación de ofertas en las cuales de detalle dicho costo, es necesario fijar el siguiente límite:

Por cada TRES MIL DOSCIENTOS DÓLARES AMERICANOS (USD \$3.200) de costos conexos que se incluyan en la oferta, el interesado deberá reducir el SPREAD a ofertar en CINCO (5) puntos básicos.

Lo anterior, a fin de mantener el equilibrio y razonabilidad de la estructura financiera del modelo de negocio. En todo caso, el valor máximo a aceptar como costo conexo por unidad, será de CUARENTA Y OCHO MIL DOLARES (USD \$48.000) teniendo en cuenta el presupuesto del crédito solicitado. Lo cual, debe ser suficiente para cubrir la totalidad de la vida del crédito.

### **ANÁLISIS 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
- YUTONG
- BLUBIRD
- DAEWOO
- DINA
- IVECO



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

- CHEVROLET

**C. CONCLUSIONES VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO**

1. Proyección del valor del contrato.

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.

Este valor se ha considerado como el límite presupuestado a pagar por cada unidad de autobús acorde a la única oferta radicada y el cual se encuentra acorde con los valores descritos el pasado proceso de contratación llevado a cabo por Transcaribe S.A. el cual se había fijado en VEINTIUN MILLONES DE DOLARES (USD \$21.000.000) y cuyo valor en pesos se estimó en SESENTA Y SEIS QUINIENTOS VEINTIOCHO MILLONES DE PESOS (\$66.528.000.000). Teniendo en cuenta que el proceso licitatorio se autorizó en pesos, la variación de la TRM, jugará un papel importante en el número máximo de unidades a ofertar por parte de los interesados.

El siguiente cuadro, resume el valor máximo admitido por unidad en dólares y el presupuesto máximo autorizado para la entidad:

ÍTEM	DESCRIPCION ELEMENTO	VALOR COTIZADO	COSTO CONEXO DE CREDITO POR UNIDAD	UNIDADES MAXIMAS A ADQUIRIR	PRESUPUESTO OFICIAL
1	Autobús tipo Padrón	US \$268.523	US 48.000	84	\$66.528.000.000

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 el límite sobre la cantidad de autobuses a adquirir esta atado al presupuesto designado para el presente proceso.

**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



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

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 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 punto uno (1,1).



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

- **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 ochenta por ciento 0.80 (80 %).

- **RAZÓN DE COBERTURA DE INTERÉS**

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 cero coma siete 0,7

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).**

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

Teniendo en cuenta que los proponentes deben incluir en sus estados la práctica de financiación para operaciones de crédito proveedor, se determina un indicador de Rentabilidad sobre Patrimonio igual o mayor a menos uno (-1%).

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





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

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

Teniendo en cuenta que los proponentes deben incluir en sus estados la práctica de financiación para operaciones de crédito proveedor se determina un indicador de Rentabilidad sobre Activo igual o mayor a menos uno (-1%).

ORIGINAL FIRMADO

**FREDY SARMIENTO**

**Director de Operaciones**

Proyectó: SPS Asociados – Banca de Inversión, Asesores Externos Transcaribe S.A.