

Santiago de Cali, 08 de noviembre de 2023

ANÁLISIS DEL SECTOR

OBJETO DEL CONTRATO: “SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA MARÍTIMO DE VÍVERES CON CARGUE Y DESCARGUE, PARA LOS DIFERENTES DESTINOS EN EL PACÍFICO COLOMBIANO PARA LA AGENCIA LOGÍSTICA DE LAS FUERZAS MILITARES REGIONAL PACIFICO.”

Sector Económico:

La actividad económica está dividida en sectores económicos. Cada sector se refiere a una parte de la actividad económica cuyos elementos tienen características comunes, guardan una unidad y se diferencian de otras agrupaciones. Su división se realiza de acuerdo con los procesos de producción que ocurren al interior de cada uno de ellos.

La economía clásica establece que son tres los grandes sectores de la economía:

- Sector primario o sector agropecuario.
- Sector secundario o sector Industrial.
- Sector terciario o sector de servicios.

El sector terciario o de servicios engloba las actividades relacionadas con los servicios materiales no productores de bienes, lo que significa que son empresas o entidades que se encargan de ofrecer servicios para satisfacer las necesidades de la población. Gracias al desarrollo de los últimos años a nivel de tecnología ha permitido que empresas dedicadas a este tipo de actividad económica sean de las más desarrolladas y una de las principales fuentes de empleo en nuestra economía. Es un sector que viene diversificándose y ha adquirido nuevas tendencias que han apoyado, integrado y acelerado el desarrollo económico reciente.

Los servicios de transporte surgen y evolucionan como respuesta a las necesidades de apoyo que tiene toda organización humana, sea esta pública, privada o social en el desarrollo de las actividades que posibilitan el logro de su misión institucional.

El presente proceso pertenece al sector terciario “Servicio a empresas” / Subsector: “servicios de transporte”. El transporte juega un papel relevante en la economía especialmente dentro del proceso de globalización por ser factor determinante en la competitividad de los productos y servicios que el país pueda ofrecer en los mercados internacionales.

El sector de transporte y almacenamiento para enero de 2023 representó el 7,7% de los ocupados en el país, llegando a un total de 1,6 millones de ocupados, generando 191 mil empleos más en comparación al año pasado, el componente de transporte reemplazó al de alimentos y bebidas como el de mayor peso, pues de la variación mensual general de 1,78 puntos porcentuales, esta categoría representó 0,51%.

El transporte representó 0,51% del IPC y es el de mayor peso en este mes. El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) indicó hoy las cifras sobre la inflación que tuvo el primer mes de 2023, la cual llega a 13,25% interanual y es ahora la más alta registrada en el último siglo en el país.

Colombia es un país rico cuando del recurso acuático se trata, en todo el terreno nacional se encuentran cuerpos de agua, además de los litorales y zonas marítimas. Y aunque el transporte a través del medio acuático resulta ser eficiente para los movimientos de gran cantidad de carga, y en muchas regiones del país es la única opción para el transporte de pasajeros, el sector presenta un gran rezago.

Las embarcaciones utilizadas suelen ser viejas e inseguras, y no existe infraestructura portuaria adecuada, principalmente en el sector fluvial. Aun así, el futuro parece ser prometedor para el sector en general. Los planes y programas de los gobiernos muestran compromisos e intereses para el desarrollo del transporte marítimo y fluvial. El país está encaminado a mejorar su logística aprovechando todos los modos de transporte, su posición geográfica lo convierte en un paso obligado del comercio internacional marítimo. El escenario en el que está Colombia y más específicamente el modo acuático parecería no ser mejor. Sin embargo, una de las amenazas identificadas es la escasez de profesionales preparados para contribuir al desarrollo del sector naval.

Para lograr los objetivos será necesario renovar la flota fluvial del país, diseñar y construir terminales portuarios fluviales, ampliar y mejorar los puertos marítimos, implementar sistemas de señalización e información para la navegación, entre otros. Para todo ello se requerirá de personal preparado técnicamente y dejar de depender de la práctica artesanal y empírica que actualmente se ejerce, como resultado de lo anterior, se propone la creación de un programa de pregrado en Ingeniería Naval, formulado de acuerdo con los requisitos del Ministerio de Educación Nacional y justificado por, entre otras, las condiciones ya expuestas.

La inflación sigue subiendo

En el primer mes del año, la variación anual del Índice de Precios al Consumidor (IPC) fue de 13,25%; es decir, 6,31 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 6,94%. Dicho movimiento se explicó principalmente por la variación mensual de las divisiones de 'Transporte' de 'Alimentos y bebidas no alcohólicas'. La división 'Alimentos y bebidas no alcohólicas' registró una variación anual de 26,18%, siendo esta la mayor variación anual. En enero de 2023, los mayores incrementos de precio se registraron en las subclases: arracacha, ñame y otros tubérculos (106,83%), cebolla (101,51%) y yuca para consumo en el hogar (63,17%). Los menores incrementos de precio se reportaron en las subclases: panela cruda para consumo en el hogar (4,28%), agua mineral (con y sin gas) para consumo en el hogar (9,36%) y concentrados para preparar refrescos (9,52%).

El economista jefe de Scotiabank Colpatria, Sergio Olarte, dice que para el 2023 la economía se va a “desacelerar” y que los costos de transporte se van a “estabilizar un poco”, debido a que los precios de los importados, como piezas o refacciones bajarán. Sin embargo, se espera que los costos del transporte continúen subiendo a causa de que el combustible seguirá incrementado su precio y que el salario mínimo aumentó, lo que afecta a los costos de producción y servicios de mantenimiento, en otras palabras, los costos laborales.

El sector transporte de carga es transversal a las demás actividades económicas por lo que el desempeño de la economía nacional se verá reflejada en la dinámica de este, por lo que la desaceleración del PIB a una tasa de crecimiento que rondaría el 1,5% ya da cuenta de la tendencia que tendrían también los volúmenes de carga en el territorio nacional.

Estos son algunos aspectos relacionados con el transporte de carga en Colombia, fundamental para el movimiento económico del país, tanto entre regiones, ciudades y nodos

logísticos, como con los centros que conectan con el comercio internacional y aunque existen desafíos por superar el desarrollo de infraestructura, la adopción de tecnologías y la implementación de mejores prácticas logísticas pueden contribuir a mejorar la eficiencia y la competitividad del sistema de transporte de carga en Colombia.

Análisis por regiones

La información de 2023 evidencia un incremento progresivo en los costos de transporte por kilómetro y tonelada.

Risaralda encabeza la lista con un costo medio de \$696.5, siendo el más elevado, mientras que La Guajira presenta el costo más reducido, con \$174.3, indica el estudio. “Este escenario acentúa la necesidad de instaurar políticas públicas a medida en cada departamento, destinadas a abordar las divergencias en los costos de transporte y promover la equidad en este sector”.

La evolución histórica de los costos de carga de transporte, de 2015 a 2022, muestra una tendencia uniforme en todos los departamentos.

Caldas y Córdoba sobresalen por sus marcados crecimientos interanuales en costos, con incrementos del 20.8 % y 17.24 % respectivamente, en contraste Magdalena y Caquetá presentan los menores aumentos interanuales, con tasas de crecimiento del 9.77 % y 9.55 %. *“Estos hallazgos evidencian la urgencia de diseñar políticas que regulen las disparidades en los incrementos de los costos de transporte. Es preciso identificar y replicar las prácticas exitosas de los departamentos con menores incrementos interanuales en otros territorios del país”.*

Boyacá y Meta experimentaron disminuciones en su participación de carga, con descensos del 0.82 % y 0.46 %, respectivamente, resalta el análisis que: *“Esto podría indicar problemas potenciales con la infraestructura de transporte, las políticas de logística o fluctuaciones en las industrias locales que requieren transporte de carga. Sería útil hacer estudios para identificar los factores subyacentes a estos descensos y desarrollar intervenciones de políticas específicas para abordarlos”*, insistió el centro de estudios. Departamentos como Cundinamarca y Santander mantienen una participación relativamente estable en la carga movilizada, lo que podría mostrar una gestión eficaz de sus políticas de transporte y logística de carga. Así las cosas, un análisis constante de estos departamentos proporcionaría información sobre las políticas y estrategias que permiten este equilibrio y si estas prácticas podrían ser beneficiosas en otras regiones.

Casanare, caso atípico el estudio pone un foco especial en Casanare, donde se resalta una notable relación inversa entre la cantidad de carga transportada y los costos de transporte. A pesar de los costos elevados, la carga transportada desde Casanare hacia Huila y Meta es relativamente baja. En contraste, el flujo de carga hacia Atlántico, Risaralda, Cauca, Valle del Cauca y La Guajira es alto, pero con costos de transporte significativamente más bajos.

Durante 2022, Casanare dirigió la mayor cantidad de su carga hacia Cundinamarca (19%), Meta (16%), Valle del Cauca (8%) y Bogotá (8%). Sin embargo, existen porcentajes de movilización de carga considerablemente bajos (menores al 1 %) hacia Caquetá, Chocó, Quindío, Nariño y Caldas. Este panorama subraya la necesidad de optimizar las conexiones de transporte e impulsar una mayor diversificación en los destinos de la carga. Se sugiere a las autoridades considerar políticas de incentivo al comercio interdepartamental que permitan una distribución más homogénea de la carga detalla el estudio.

Costos de transporte de carga y competitividad regional hoy más que nunca, en un mundo interconectado y competitivo, el transporte eficiente de bienes es crucial, según el estudio, los costos de transporte de carga tienen un impacto significativo en la economía y la competitividad regional. Es fundamental reconocer la importancia de la gestión administrativa en el transporte de carga y la implementación de políticas públicas eficientes.

La diversificación de los productos transportados y la distribución equitativa de la carga de transporte entre los departamentos, son medidas recomendadas para mejorar la eficiencia del sistema de transporte.

Análisis por parte de la Demanda - Histórico de Contratación: La información histórica de la demanda es importante para definir ciertos puntos respecto al conocimiento particular de la necesidad a contratar, proveedor y precio de adquisición.

Para el presente proceso, se analiza la contratación que tenga por objeto contratación del servicio de transporte de carga vía marítimo proceso realizado en la Agencia Logística regional pacifico, como antecedente en la Regional desde hace varios años, debido a la falta de infraestructura de buques de cabotaje y de no ser su objeto social ha requerido estos servicios con operadores marítimos de carga.

Contratos de la Regional celebrados

No. Proceso	No. Contrato	Observaciones al Desarrollo de la ejecución
012-031-2021	012-031-2021	Transporte Marítimo y Terrestre
012-016-2022	012-016-2022	Transporte Marítimo y Terrestre
012-005-2023	012-005-2023	Transporte Marítimo

COTIZACIONES

Se solicitaron cotización de los servicios de transporte de carga terrestre y marítima de cabotaje a varias empresas de lo cual se obtuvo el siguiente cuadro así:

NOMBRE DE LA EMPRESA	DIRECCION	TELEFONO
CARGA	CALLE 79 SUR #47E – 10	574-3014242/3206072727 www.carga.com.co
GD GROUP S.A.S	CRA 71 93-37	3008177691 www.gdgroup.com.co
NSM	CALLE 27 30-74	3160867262 www.multiserviciostricolorsas@gmail.com

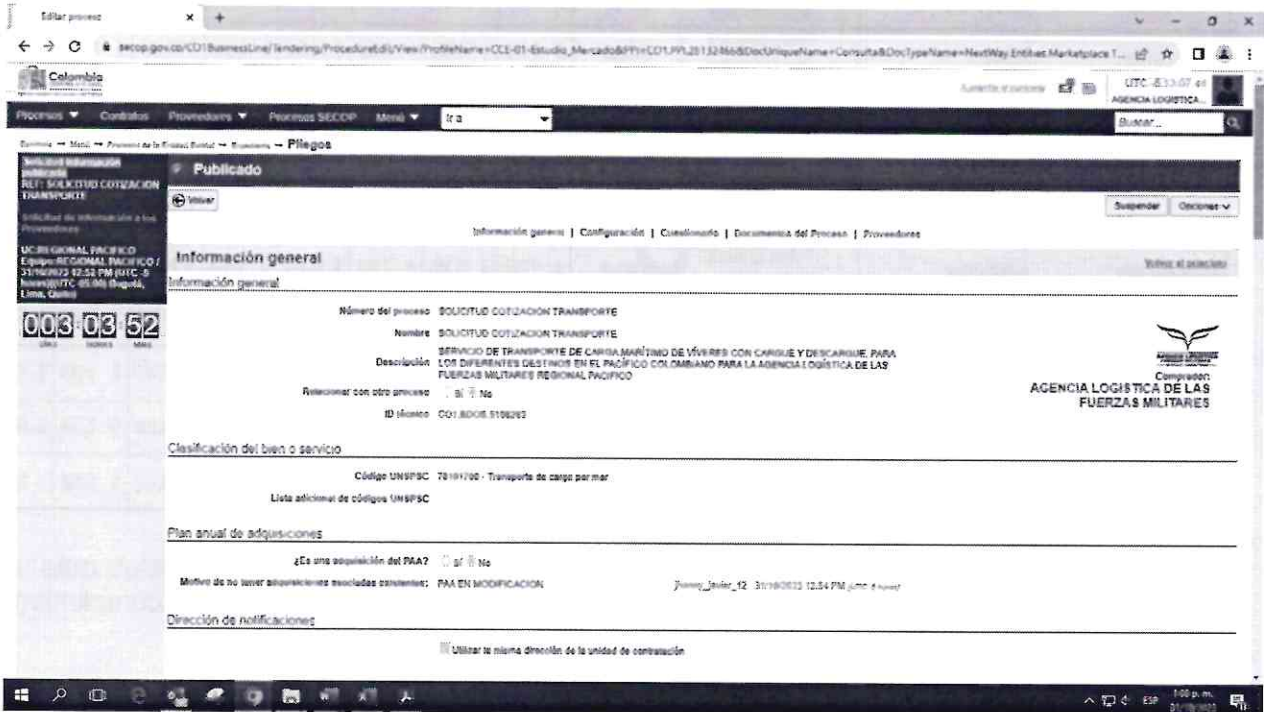
Ubicación Geográfica: Las empresas consultadas se encuentran en su mayoría en los departamentos de influencia donde se prestarán los servicios requeridos.

Análisis de recursos: las empresas consultadas tienen la capacidad operativa y administrativa para prestar el servicio requerido.

Experiencia de la empresa: Las empresas consultadas poseen experiencia en el sector del transporte.

Análisis Tributario. El Estatuto Tributario Colombiano señala que el servicio de transporte de carga marítima.

Se realizó cotización pública por medio del SECOP II así:



De lo cual no se obtuvieron cotización por medio de la herramienta virtual, por tanto, se realizaron invitaciones a otros proveedores.

La determinación de los aspectos relacionados con el precio promedio y oferentes en el mercado nacional y/o local que están en capacidad de suministrar los bienes requeridos, se obtuvieron teniendo en cuenta las cotizaciones actuales, que permiten determinar el promedio de mercado y el presupuesto oficial.

La estructura empresarial del transporte de carga marítima en la costa pacífica colombiana, presenta una gran informalidad y poco nivel de cultura empresarial, los fletes marítimos para el transporte de víveres, se enmarcan en la inestabilidad de la tarifa, la cual depende puntualmente de la demanda y oferta del servicio, en muchas ocasiones solo uno o dos barcos son los que viajan a un destino en particular del litoral del pacífico colombiano, y también se presenta que las salidas a los diferentes destinos, solo se dan cuando se copa la capacidad de embarque de carga, salen cuando "las bodegas estén a su capacidad".

Para la determinación de los aspectos relacionados con el precio se efectuó teniendo en cuenta las cotizaciones allegadas a la Entidad. Con base a estos precios de referencia y cotización recibida se presenta el siguiente cuadro de precios, que constituyen el estudio de mercado así:

LUGAR DE ORIGEN	DESTINO Y/O RECORRIDO	DIRECCIÓN DE DESTINO		CARGA		GROUP		NSM		VALOR PROMEDIO	
				CAJA	BULTO	CAJA	BULTO	CAJA	BULTO	CAJA	BULTO
BUENAVENTURA	BAHÍA SOLANO	Puesto de Mando Armada Nacional	Unidad	\$ 12.202	\$ 14.355	\$ 13.151	\$ 15.472	\$ 12.493	\$ 14.698	\$ 12.615	\$ 14.842
BUENAVENTURA	EL CHARCO	Puesto de Mando Armada Nacional	Unidad	\$ 6.460	\$ 12.920	\$ 6.475	\$ 13.924	\$ 6.151	\$ 13.228	\$ 6.362	\$ 13.357
BUENAVENTURA	GUAPI	Puesto de Mando Armada Nacional	Unidad	\$ 8.469	\$ 11.340	\$ 8.489	\$ 12.222	\$ 8.065	\$ 11.611	\$ 8.341	\$ 11.725
BUENAVENTURA	ISCUANDÉ	Puesto de Mando Armada Nacional	Unidad	\$ 8.469	\$ 11.340	\$ 8.489	\$ 12.222	\$ 8.065	\$ 11.611	\$ 8.341	\$ 11.725
BUENAVENTURA	JURADÓ	Puesto de Mando Armada Nacional	Unidad	\$ 9.331	\$ 16.508	\$ 9.353	\$ 17.792	\$ 7.928	\$ 11.758	\$ 8.871	\$ 15.353
BUENAVENTURA	LATOLA	Puesto de Mando Armada Nacional	Unidad	\$ 8.326	\$ 11.484	\$ 8.345	\$ 12.377	\$ 8.065	\$ 11.611	\$ 8.245	\$ 11.824
BUENAVENTURA	MOSQUERA	Puesto de Mando Armada Nacional	Unidad	\$ 7.895	\$ 14.355	\$ 7.914	\$ 15.472	\$ 7.518	\$ 14.698	\$ 7.776	\$ 14.842
BUENAVENTURA	NUQUÍ	Puesto de Mando Armada Nacional	Unidad	\$ 11.484	\$ 17.226	\$ 11.511	\$ 18.566	\$ 10.935	\$ 17.638	\$ 11.310	\$ 17.810
BUENAVENTURA	PIZARRO	Puesto de Mando Armada Nacional	Unidad	\$ 9.331	\$ 15.073	\$ 9.353	\$ 16.245	\$ 8.885	\$ 15.433	\$ 9.189	\$ 15.584
BUENAVENTURA	SATINGA	Puesto de Mando Armada Nacional	Unidad	\$ 7.895	\$ 14.355	\$ 7.914	\$ 15.472	\$ 7.518	\$ 14.698	\$ 7.776	\$ 14.842
BUENAVENTURA	TIMBIQUÍ	Puesto de Mando Armada Nacional	Unidad	\$ 9.331	\$ 12.202	\$ 9.353	\$ 13.151	\$ 8.065	\$ 12.493	\$ 9.189	\$ 12.615

Nota: del presente proceso de selección, en caso de ser necesaria, podrá incluir más lugares de entrega, siempre y cuando estas modificaciones estén al alcance del cumplimiento del proveedor previa cotización y aprobación por parte del ordenador del gasto.

De acuerdo a las cotizaciones recibidas el valor total promedio para el servicio objeto a contratar es por la suma de: **VEINTINUEVE MILLONES DE PESOS Moneda/CTE (\$29.000.000).**

NOTA 1: El valor total ofertado no debe superar el valor total promedio establecido.

NOTA 2: La adjudicación será por el presupuesto total asignado y la ejecución se hará con base en las necesidades de la entidad.

Las variables estudiadas para la solicitud de cotizaciones anexa son:

1. Se verificó que las empresas están cotizando los mismos requisitos técnicos.
2. Se verificó que los bienes tengan el IVA correspondiente del 0%,
 - a. **Análisis de Recursos:** Es importante que las empresas que se presenten, garanticen la capacidad técnica y de personal capacitado para el suministro de los bienes especificados.

- b. **Experiencia de la Empresa:** Las empresas deben contar con experiencia evidencia en establecimiento en el mercado y en contratos adelantados y perfeccionados a satisfacción por el mismo objeto.
- c. **Empresas Consultadas que Aportaron Cotización:** las cotizaciones que se relacionan a continuación fueron allegadas mediante correo electrónico Jhonny.fuentes@agencialogística.gov.co


TASD LUISA FERNANDA FERNÁNDEZ
COMITÉ ECONÓMICO ESTRUCTURADOR


SS JHONNY FUENTES VILLALBA
COMITÉ TÉCNICO ESTRUCTURADOR

