

Santiago de Cali, 25 de febrero de 2026

ANÁLISIS DEL SECTOR

OBJETO DEL CONTRATO: “SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA MARÍTIMO Y FLUVIAL 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.

Colombia movilizó más de 85 millones de toneladas en el primer semestre de 2025: estos fueron los puertos más destacados

Durante el primer semestre, arribaron a puertos colombianos 6.456 buques, lo que supone un aumento del 14% al compararse con el mismo periodo del año anterior

Durante el primer semestre de 2025, la actividad portuaria en Colombia experimentó un crecimiento significativo, de acuerdo con cifras entregadas por la Superintendencia de Transporte.



En este periodo, los terminales marítimos lograron movilizar un total de 85,4 millones de toneladas de carga, un aumento superior al 19% en relación con los 70,9 millones de toneladas transportadas en el mismo lapso de 2024.

El análisis regional de estos datos revela que la región Caribe mantiene su liderazgo indiscutible en la operación logística nacional. Entre enero y junio de 2025, los puertos de este sector lograron despachar y recibir 72,3 millones de toneladas, lo que representa el 84,7% del total nacional.

En la segunda posición se ubica la región Pacífico, con un movimiento de 11,7 millones de toneladas, es decir, el 13,7% de la carga gestionada en el país. Este dominio de la infraestructura caribeña evidencia su papel estratégico dentro del comercio exterior colombiano y su importancia en la conexión del país con mercados internacionales.

Los puertos que más sobresalieron

A pesar del tamaño relativo de sus operaciones, ciertos puertos exhibieron aumentos notables en su dinámica exportadora. Según lo reportado por la Superintendencia, Turbo lideró las alzas porcentuales con un crecimiento del 45,9% en materia de exportaciones, seguido por Santa Marta, que subió un 29,3%, y San Andrés, con un 8,1%. Estos crecimientos reflejan tanto la diversificación en los flujos comerciales como el efecto positivo de inversiones recientes en infraestructura y procesos operativos en estas terminales.

La tendencia de expansión no solo se reflejó en el volumen de carga, sino en el tráfico marítimo. Durante el primer semestre, arribaron a puertos colombianos 6.456 buques, lo que supone un aumento del 14% al compararse con el mismo periodo del año anterior. En este aspecto, Cartagena se consolidó como el principal punto de entrada y salida, lo que registro el 38,9% del total de toques de naves.

En importaciones, el dato más sobresaliente corresponde a Turbo, que duplicó su volumen, creciendo un impresionante 109%. También despuntaron Buenaventura, con un incremento del 26%, y Santa Marta, que se elevó en 24,9%. Estos resultados demuestran una reactivación notable en la llegada de bienes al país, vinculados tanto a la demanda interna como a la reposición de inventarios de industrias nacionales.

Cartagena, líder en movimiento de contenedores

Un apartado relevante en el informe de la Superintendencia corresponde al movimiento de contenedores. En total, las sociedades portuarias gestionaron 2,9 millones de TEUS (la unidad estándar para contenedores de 20 pies), lo que equivale a 24,8 millones de toneladas de mercancía desplazada.

Dentro de este segmento, la Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. se posicionó como la líder, movilizand 1,2 millones de TEUS, equivalente al 43,5% de la carga contenerizada nacional. Por su parte, la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena se ubicó en la segunda casilla, con 550.000 TEUS, correspondientes al 19,2% del total.

Este desempeño robusto es interpretado por las autoridades como evidencia de un proceso de fortalecimiento de la infraestructura portuaria colombiana y de una creciente competitividad internacional en materia logística. La ministra de Transporte, Mafe Rojas, enfatizó la importancia de los avances recientes al declarar: **“Estos resultados confirman que Colombia está fortaleciendo su infraestructura portuaria y avanzando hacia una mayor competitividad logística, generando empleo y dinamizando la economía. La modernización de nuestros**





puertos y la apuesta por una movilidad sostenible son pilares de este Gobierno para conectar mejor al país con el mundo”.

La expansión de la capacidad operativa no solamente viene acompañada de beneficios en materia comercial. El incremento en el tráfico de carga y de buques genera nuevas oportunidades de empleo directo e indirecto en áreas clave como transporte terrestre, almacenamiento, logística, inspección aduanera y servicios conexos, lo que contribuye a dinamizar economías locales tanto en sectores portuarios tradicionales como en plazas emergentes.

<https://www.infobae.com/colombia/2025/09/12/colombia-movilizo-mas-de-85-millones-de-toneladas-en-el-primer-semester-de-2025-estos-fueron-los-puertos-mas-destacados/>

El transporte marítimo en Colombia representa un factor estratégico para el comercio internacional, su crecimiento e influencia en la actividad portuaria resalta su importancia en el desarrollo económico del país y, en general, en todos los países del mundo.

Los puertos colombianos presentan importantes movimientos de diferentes tipos de carga, por tanto, el presente informe tiene como objetivo, analizar la información del comportamiento del transporte marítimo del primer trimestre de 2025 comparado con el primer trimestre de 2024, desde las siguientes perspectivas: tráfico marítimo, tipos de buques que arriban al país, empresas de transporte autorizadas para operar en los principales puertos marítimos y, tendencias y oportunidades que se pueden aprovechar con el fin de mejorarlas actividades relacionadas con el transporte marítimo.

La información que se relaciona, es obtenida de las bases de datos generadas por la Autoridad Marítima y otras fuentes de información relacionadas con el sector marítimo y transporte; tales como Ministerio de Transporte, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Asociación Nacional de Comercio Exterior en Colombia, Departamento Administrativo Nacional de Estadística y la Organización Mundial del Comercio.

Durante el primer trimestre de 2025, el transporte marítimo global ha enfrentado un entorno especialmente complejo, marcado por una serie de factores que han generado un escenario de alta volatilidad e incertidumbre afectando de manera significativa las operaciones de las navieras y los flujos de comercio exterior, quienes se han visto obligadas a replantear sus estrategias operativas. A continuación, se presentan las principales: Alteraciones en la demanda global:

Aunque la oferta de espacio ha aumentado, la demanda de transporte marítimo no ha crecido a la misma velocidad. Fenómenos como el enfriamiento de la economía china, la disminución del consumo en EE.UU y la reconfiguración de las cadenas de suministro están ejerciendo presión sobre la demanda de contenedores, en el sentido de menos carga para mover y una disminución de contenedores en circulación, lo que ocasiona un desequilibrio entre la oferta y la demanda. Esto ha alterado la dinámica de las rutas marítimas presentándose congelación de reservas en ciertos trayectos, sobredemanda y cancelaciones en otros, así como desvíos de cargas y concentración atípica de contenedores vacíos. Cambios Geopolíticos y Comerciales: La disputa comercial entre Estados Unidos y China ha escalado con la reciente imposición de nuevos aranceles por parte del gobierno estadounidense que busca frenar el dominio de China en industrias estratégicas, en particular la industria naval, donde el país asiático concentra actualmente el 51% del mercado global de construcción naval. La Organización Mundial del Comercio (OMC) ha estimado una contracción del 0,2% en el comercio mundial de mercancías para 2025, en contraste con el crecimiento del 2,9% registrado en 2024, desaceleración que se le atribuye, en gran medida, al recrudecimiento del conflicto y a la implementación de nuevas



barreras arancelarias por parte de EE. UU. a productos provenientes de Canadá, México y la Unión Europea, las cuales han fragmentado aún más el comercio global, afectando especialmente a sectores como el transporte marítimo, los viajes internacionales y la logística.

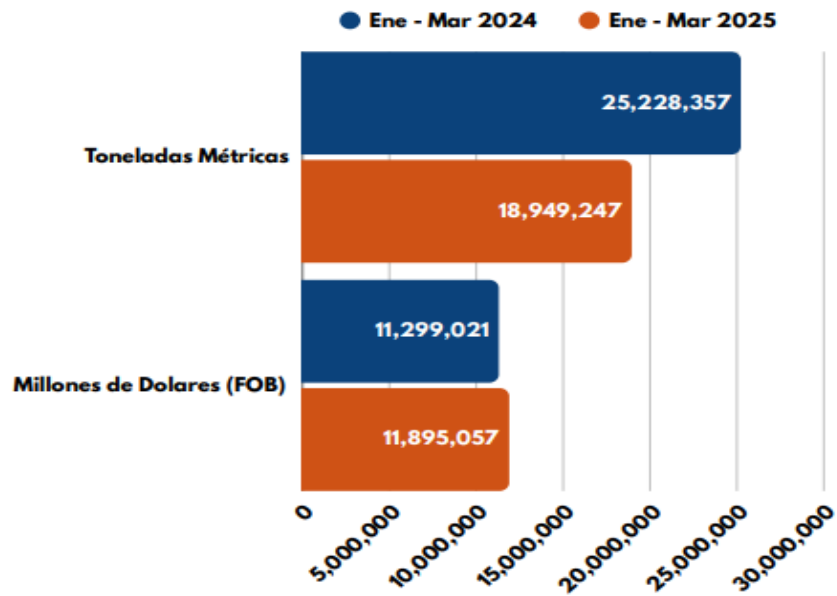
Digitalización e Innovación Tecnológica: La transformación digital del transporte marítimo, donde las tecnologías como el blockchain y la inteligencia artificial marcan un factor diferencial frente al contexto global al permiten optimizar rutas, mejorar la trazabilidad de las mercancías y reducir costos operativos. La coordinación entre el transporte marítimo y terrestre se ha estrechado, facilitando la gestión del flujo de mercancías desde los puertos hasta su destino final. **Regulaciones OMI:** Durante el primer trimestre del 2025, la Organización Marítima Internacional - OMI, aprobó el establecimiento de un marco normativo vinculante para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Dichas medidas incluyen una nueva norma sobre combustibles marinos y un mecanismo para la fijación de precios. Se espera que se adopten formalmente en octubre del 2025 y entren en vigor en el 2027, las cuales serán obligatorias para buques con un Arqueo Bruto superior a los 5.000.

América Latina enfrenta impactos moderados en comparación con otras regiones ya que podría beneficiarse al captar parte del comercio desviado de China. Sin embargo, la congestión portuaria y los desafíos logísticos siguen siendo preocupaciones clave. Colombia ha mostrado señales de resiliencia y adaptación frente a los desafíos globales que se ve reflejado en el desempeño portuario y en el manejo de las operaciones de comercio exterior que pese a las tensiones arancelarias globales y la fragmentación del comercio internacional, ha logrado mantener y, en algunos casos, incrementar su actividad portuaria. La diversificación de mercados y productos ha sido clave para mitigar los efectos negativos de las disputas comerciales internacionales. Un ejemplo claro es el Índice de Conectividad de Transporte Marítimo para Puertos (PLSCI), publicado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), en el cual el puerto de Cartagena se ha consolidado como el mejor conectado de América Latina.

Este indicador evalúa la integración de los puertos en las redes globales de transporte marítimo y mide la capacidad de un puerto para facilitar el acceso al comercio internacional. El análisis de los datos revela que Cartagena ocupa el cuarto lugar en el continente americano, superando a importantes terminales de Estados Unidos como Charleston, Oakland y Los Ángeles. Esto posicionando a Cartagena como un hub estratégico para el comercio exterior de la región

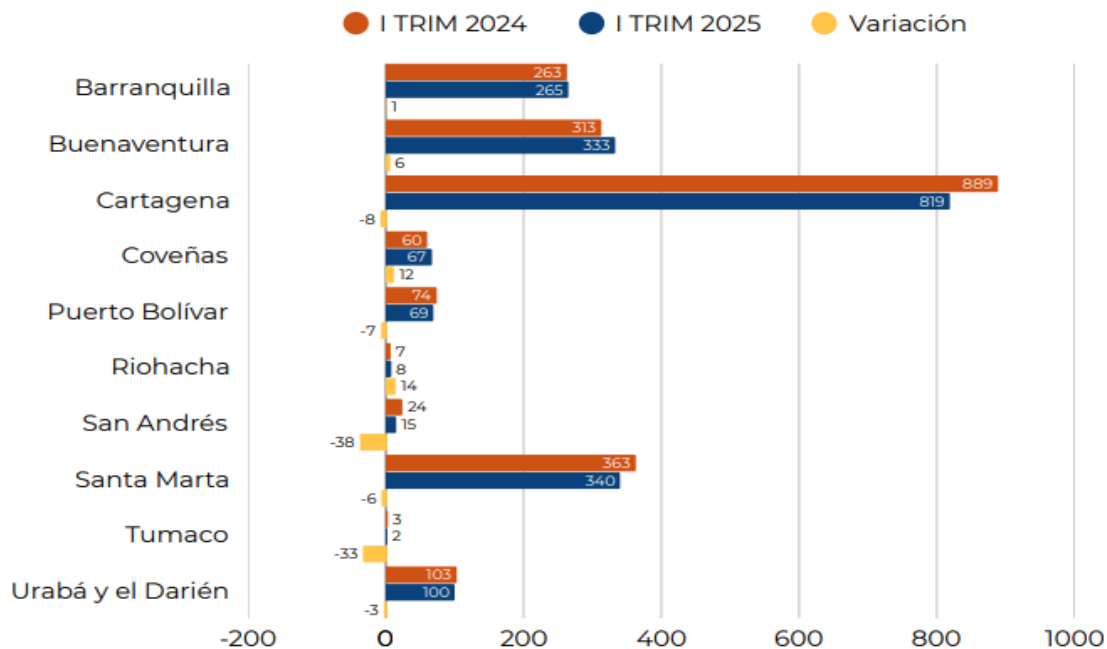
Comportamiento del Comercio Internacional La dinámica del comercio exterior ejerce una influencia directa en el transporte marítimo por lo que al aumentar los volúmenes de carga también crece la demanda de espacio en los buques, la frecuencia en las operaciones y eventualmente, la utilización de buques de mayores dimensiones. Pero cuando la actividad comercial baja, también lo hace la demanda en los puertos que puede llevar a menos uso de la flota, alzas en los costos y decisiones operativas como reducir rutas o agrupar servicios, lo cual es un claro reflejo de como incide el comercio en el ritmo del transporte por mar. W De acuerdo con datos oficiales publicados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE, entre (ENE - MAR) del 2025, se exportaron 18.949.247 (Toneladas Métricas), presentando una variación del -24.9%, respecto al mismo periodo del año 2024. Durante este periodo las exportaciones totalizaron USD FOB \$11.895.057, representando un incremento del 5.3%, frente al mismo periodo del 2024.

Comportamiento exportaciones en Colombia - Fuente DIAN - DANE (EXPO)



La variación del -6.6% en el primer trimestre de 2025 en comparación con el mismo periodo de 2024 puede atribuirse a una combinación de factores internos y externos. La política monetaria restrictiva, la inflación persistente, factores geopolíticos y desafíos sectoriales han influido en el desempeño del tráfico marítimo internacional de mercancías.

Tráfico Marítimo Internacional de buques de mercancías por puerto I Trim 2025



Durante el primer trimestre del 2025, el puerto de Cartagena represento una participación del total de arribos del país de un 40.6%, presentando una variación del -7.9% a comparación del mismo periodo del 2024, debido principalmente a la variación del -10.6% de arribos de buques portacontenedores. Santa Marta en el primer trimestre del 2025, represento una participación del total de arribos del país de un 16.8%, presentando una variación del -6.3% a comparación del mismo periodo del 2024, debido principalmente a la variación del -10.6% de arribos de buques portacontenedores.

Buenaventura en el primer trimestre del 2025, presento una participación del 16.5% del total de arribos del país, reflejando una variación del 6.4% a comparación del primer trimestre del 2024, fuertemente evidenciado por el aumento de arribos de buques portacontenedores, quienes presentaron una variación del 12.64%. Esto influenciado inicialmente por la apertura de la nueva ruta entre Shanghai - Buenaventura. W Barranquilla en el primer trimestre del 2025, presento una participación del 13.1% del total de arribos del país, presentando una variación del 0.8% a comparación del mismo periodo del 2024, este puerto moviliza principalmente carga seca a granel, coque, líquidos y carga general, más que contenedores

<https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/2025-05/Informe-Comportamiento-Transporte-Maritimo-I-TRIMESTRE-2025.pdf>

ZONAS PORTUARIAS DE COLOMBIA

Entre enero y septiembre de 2025, las zonas portuarias colombianas movilizaron 126,7 millones de toneladas, siendo la región Caribe la de mayor movimiento con 108,6 millones de toneladas y una participación del 85,7%, seguido por la región Pacífico con 16,4 millones de toneladas y una participación de 13% (Tabla 1).

Tabla 1. Toneladas movilizadas por zona y tráfico portuario, enero -septiembre (2025).

Zona Portuaria	Exportación	*Part. (%)	Importación	*Part. (%)	Comercio exterior	*Part. (%)	Cabotaje	Fluvial	Transbordo	Tránsito Internacional	Movilizaciones a bordo	Transitoria	Total tráfico portuario	*Part. total (%)
Z. P. Región Caribe	63.951.874	96,1	22.920.802	63,8	85.972.676	85,1	5.825.990	43.507	16.629.832	160.528	3	2.592	108.636.127	85,7
Ciénaga	19.314.220	29,0	-	-	19.314.220	19,1	-	-	-	-	-	-	19.314.220	15,2
Cartagena	8.731.354	13,1	8.533.480	24,7	17.264.835	17,1	3.129.200	192	16.604.521	144.871	3	3	37.143.625	29,3
G. Morrosquillo	17.381.769	26,1	983.614	2,9	18.365.384	18,2	-	-	-	-	-	-	18.365.384	14,5
Guajira	13.323.972	20,0	229.359	0,7	13.553.332	13,4	-	-	-	-	-	-	13.553.332	10,7
Santa Marta	1.642.087	2,5	6.282.583	18,2	7.924.670	7,8	2.018.284	-	5.372	-	-	-	9.948.326	7,9
Barranquilla	2.762.703	4,2	5.865.549	17,1	8.648.253	8,6	412.364	43.315	19.939	15.657	-	2.509	9.142.116	7,2
Turbo	792.578	1,2	61.400	0,2	853.978	0,8	99.900	-	-	-	-	-	953.878	0,8
San Andrés	3.189	0,0	44.818	0,1	48.007	0,0	166.241	-	-	-	-	-	214.248	0,2
Z. P. Región Pacífico	2.582.695	3,9	12.459.061	36,1	15.041.757	14,9	289.805	-	1.080.706	-	-	-	16.412.268	13,0
Buenaventura	2.582.695	3,9	12.459.061	36,1	15.041.757	14,9	289.805	-	1.080.706	-	-	-	16.412.268	13,0
Tumaco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Z. P. Río Magdalena	-	-	20.181	0,1	20.181	0,0	23.781	1.624.201	-	-	-	-	1.668.164	1,3
Barrancabermeja	-	-	-	-	-	-	-	1.171.672	-	-	-	-	1.171.672	0,9
Río Magdalena	-	-	20.181	0,1	20.181	0,0	23.781	452.529	-	-	-	-	496.492	0,4
Total toneladas	66.534.569	100	34.500.845	100	101.034.614	100	6.139.576	1.667.708	17.710.539	160.528	3	2.592	126.715.559	100
Participación (%)	52,51		27,23		79,73		4,85	1,32	13,98	0,13	0,00	0,00	100	

*Part: Porcentaje de participación

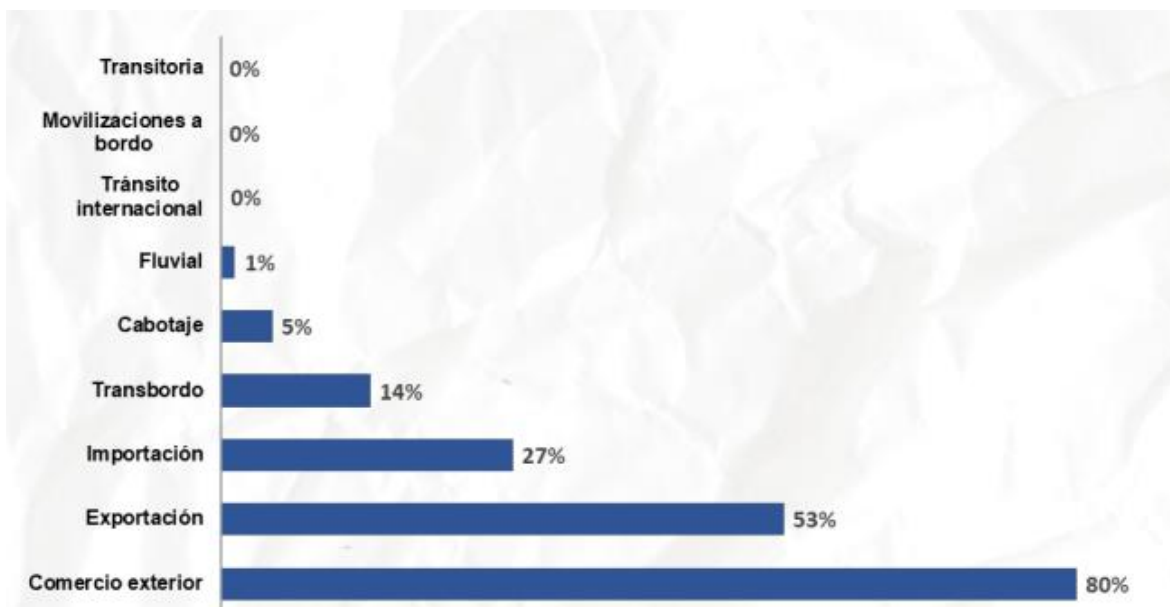
Las casillas que contiene guion (-) corresponden a sociedades portuarias sin registro de carga en el sistema VIGIA

Notas: 1. Los valores de comercio exterior corresponden a la suma de las exportaciones e importaciones

2. La información estadística corresponde a ene-sept de 2025 y el registro administrativo puede ser sujeto a actualización por solicitud de los vigilados.

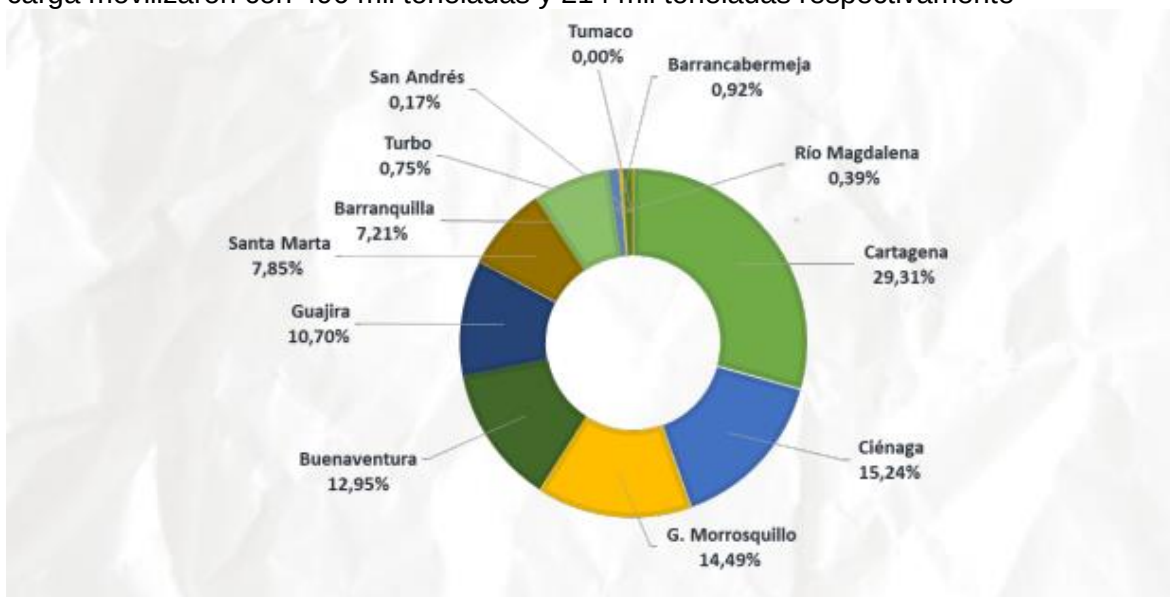
Fecha de consulta base de datos VIGIA: 13-11-2025

Por tipo de tráfico, el 79,7% de la carga fue producto del movimiento internacional de carga (52,5% de exportación y 27,2% de importación), seguida por la carga de transbordo con el 13,9% de la carga y cabotaje con 4,8% de la carga



Gráfica 1. Toneladas movilizadas por tráfico portuario de enero - septiembre (2025).

Por zona portuaria, el 29,3% de la carga se movilizó por Cartagena (37,4 millones de toneladas), seguido por Ciénaga con el 15,2% (19,3 millones de toneladas) y el Golfo de Morrosquillo con el 14,5% (18,3 millones de toneladas). Río Magdalena y San Andrés fueron las zonas que menos carga movilizaron con 496 mil toneladas y 214 mil toneladas respectivamente



TIPO DE CARGA POR ZONA PORTUARIA

Entre enero y septiembre de 2025, la carga en contenedores fue el tipo de carga con mayor volumen movilizado, alcanzando 36,6 millones de toneladas (28,9% del total), seguida por el carbón a granel con 35,5 millones de toneladas (28,1%). En contraste, la carga general registró el menor volumen, con 3,6 millones de toneladas (2,9%) (Tabla 4 y Gráfica 5). En cuanto al granel líquido, la mayor parte de esta carga se movilizó a través del Golfo de Morrosquillo, que concentró el 48,8% (16,9 millones de toneladas), seguido por Cartagena con el 24,6% (8,6 millones de toneladas). Respecto al carbón a granel, Ciénaga fue la zona con mayor participación, con el 54,3% (19,73 millones de toneladas), seguida por La Guajira con el 37,4% (13,3 millones de toneladas).

toneladas). En lo referente a la carga contenerizada, Cartagena movilizó la mayor proporción, con el 66,6% (24,4 millones de toneladas), mientras que Buenaventura participó con el 25,9% (9,5 millones de toneladas).

https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2025/noviembre/Puertos_20/Boletin_enero_septiembre_2025.pdf

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.

De acuerdo con el comportamiento mensual del contrato de la vigencia anterior se estableció que el valor aproximado de consumo mensual es de \$ 34.157.055 millones de pesos, por lo que se puede determinar que, según el presupuesto asignado por la Oficina principal, para la vigencia actual se suple las necesidades de la Regional Pacifico en un promedio de 85 % de acuerdo con lo indicado en el estudio de mercado del presente.

mes	valor consumo
abril	\$ 30.027.700,00
mayo	\$ 35.148.100,00
junio	\$ 34.148.100,00
julio	\$ 34.023.900,00
agosto	\$ 35.295.600,00
septiembre	\$ 34.519.200,00
octubre	\$ 35.842.300,00
noviembre	\$ 34.535.700,00
diciembre	\$ 33.872.900,00
valor total	\$ 307.413.500,00
promedio mensual	\$ 34.157.055,00

Contratos de la Regional Celebrados años anteriores

No. Proceso	No. Contrato	Observaciones al Desarrollo de la Ejecución
012-031-2021	012-031-2021	Transporte Marítimo y Terrestre
MC 012-015-2022	012-016-2022	Transporte Marítimo y Terrestre
SAMC 012-004-2023	012-005-2023	Transporte Marítimo
SAMC 012-002-2024	012-005-2024	Transporte Marítimo
SAMC 012-007-2025	012-010-2025	Transporte Marítimo

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 servicios 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 pacifico 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, así:

LUGAR DE ORIGEN	DESTINO Y/O RECORRIDO	UNIDAD MEDIDA	H&M TRANSCARGA SAS			S&G SUMINISTROS			G3 LOGISTICA SAS			VALOR PROMEDIO		
			CAJA 50 X 35 X 25	BULTO 25 Kg	BIDÓN 20 Lt	CAJA 50 X 35 X 25	BULTO 25 Kg	BIDÓN 20 Lt	CAJA 50 X 35 X 25	BULTO 25 Kg	BIDÓN 20 Lt	CAJA 50 X 35 X 25	BULTO 25 Kg	BIDÓN 20 Lt
Muelles Portuarios en Buenaventura, Valle del Cauca	Unidad Militar en Juradó, Chocó	Unidad	\$ 16.874	\$ 29.854	\$ 27.000	\$ 18.876	\$ 33.396	\$ 30.000	\$ 15.444	\$ 27.324	\$ 24.000	\$ 17.065	\$ 30.191	\$ 27.000
Muelles Portuarios en Buenaventura, Valle del Cauca	Unidad Militar en Bahía Solano Chocó	Unidad	\$ 23.364	\$ 31.152	\$ 27.000	\$ 26.136	\$ 34.848	\$ 30.000	\$ 21.384	\$ 28.512	\$ 24.000	\$ 23.628	\$ 31.504	\$ 27.000
Muelles Portuarios en Buenaventura, Valle del Cauca	Unidad Militar en Nuquí, Chocó	Unidad	\$ 20.768	\$ 31.152	\$ 27.000	\$ 23.232	\$ 34.848	\$ 30.000	\$ 19.008	\$ 28.512	\$ 24.000	\$ 21.003	\$ 31.504	\$ 27.000
Muelles Portuarios en Buenaventura, Valle del Cauca	Unidad Militar en Bajo Baudó, Chocó (Pizarro)	Unidad	\$ 19.470	\$ 29.854	\$ 27.000	\$ 21.780	\$ 33.396	\$ 30.000	\$ 17.820	\$ 27.324	\$ 24.000	\$ 19.690	\$ 30.191	\$ 27.000
Muelles Portuarios en Buenaventura, Valle del Cauca	Unidad Militar en Docordó, Valle del Cauca	Unidad	\$ 12.980	\$ 25.960	\$ 27.000	\$ 14.520	\$ 29.040	\$ 30.000	\$ 11.880	\$ 23.760	\$ 24.000	\$ 13.127	\$ 26.253	\$ 27.000
Muelles Portuarios en Buenaventura, Valle del Cauca	Unidad Militar en Timbiquí, Cauca	Unidad	\$ 23.364	\$ 31.152	\$ 27.000	\$ 26.136	\$ 34.848	\$ 30.000	\$ 21.384	\$ 28.512	\$ 24.000	\$ 23.628	\$ 31.504	\$ 27.000
Muelles Portuarios en Buenaventura, Valle del Cauca	Unidad Militar en Guapi, Cauca	Unidad	\$ 17.912	\$ 24.013	\$ 27.000	\$ 20.038	\$ 26.862	\$ 30.000	\$ 16.394	\$ 21.978	\$ 24.000	\$ 18.115	\$ 24.284	\$ 27.000
Muelles Portuarios en Buenaventura, Valle del Cauca	Unidad Militar Santa Bárbara de Iscuandé, Nariño	Unidad	\$ 15.576	\$ 31.152	\$ 27.000	\$ 17.424	\$ 34.848	\$ 30.000	\$ 14.256	\$ 28.512	\$ 24.000	\$ 15.752	\$ 31.504	\$ 27.000
Muelles Portuarios en Buenaventura, Valle del Cauca	Unidad Militar en Mosquera, Nariño	Unidad	\$ 14.278	\$ 25.960	\$ 27.000	\$ 15.972	\$ 29.040	\$ 30.000	\$ 13.068	\$ 23.760	\$ 24.000	\$ 14.439	\$ 26.253	\$ 27.000
Muelles Portuarios en Buenaventura, Valle del Cauca	Unidad Militar en El Charco, Nariño	Unidad	\$ 15.576	\$ 31.152	\$ 27.000	\$ 17.424	\$ 34.848	\$ 30.000	\$ 14.256	\$ 28.512	\$ 24.000	\$ 15.752	\$ 31.504	\$ 27.000
Muelles Portuarios en Buenaventura, Valle del Cauca	Unidad Militar en La Tola, Nariño	Unidad	\$ 15.057	\$ 20.768	\$ 27.000	\$ 16.843	\$ 23.232	\$ 30.000	\$ 13.781	\$ 19.008	\$ 24.000	\$ 15.227	\$ 21.003	\$ 27.000
Muelles Portuarios en Buenaventura, Valle del Cauca	Unidad Militar en Olaya Herrera (Satinga), Nariño	Unidad	\$ 14.278	\$ 25.960	\$ 27.000	\$ 15.972	\$ 29.040	\$ 30.000	\$ 13.068	\$ 23.760	\$ 24.000	\$ 14.439	\$ 26.253	\$ 27.000
Muelles Portuarios en Tumaco, Nariño	Francisco Pizarro (Salahonda), Nariño	Unidad	\$ 14.278	\$ 25.960	\$ 27.000	\$ 15.972	\$ 29.040	\$ 30.000	\$ 13.068	\$ 23.760	\$ 24.000	\$ 14.439	\$ 26.253	\$ 27.000

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.

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@agencialogistica.gov.co

CAPACIDAD FINANCIERA

Atendiendo lo señalado en el artículo 6º de la Ley 1150 de 2007, en concordancia con el Decreto 1082 de 2015, las verificaciones de las condiciones financieras serán tomadas de la información contenida en el certificado del Registro Único de Proponentes vigente y en firme para el 2024 y/o 2025 en el evento de haya realizado renovación, sea persona natural o jurídica, o de cada uno de los integrantes del Consorcio o la Unión Temporal, vigente y en firme para el 2024 y/o 2025 en el evento de que haya efectuado renovación.

El proponente presentará con su propuesta el Certificado de Inscripción, Clasificación y Calificación en el Registro Único de Proponentes, expedido por la respectiva Cámara de Comercio en Colombia (Vigente y en firme 2024 y/o Renovado 2025).

PROponentes Nacionales y Extranjeros con Domicilio o Sucursal en Colombia:

- a. Para el caso de los proponentes nacionales, trátase de personas naturales, jurídicas, consorcios o uniones temporales, el cálculo de los indicadores financieros y capacidad organizacional serán tomadas de las cifras adjuntadas en el certificado de capacidad financiera con estados financieros certificados de la vigencia inmediatamente anterior reportadas en el certificado del Registro Único de Proponentes, vigente y en firme para el 2024 y/o 2025 en el evento de haya realizado renovación.
- b. Cuando se trate de personas natural o jurídicas extranjeras con domicilio o sucursal en Colombia, el cálculo de los indicadores financieros y capacidad organizacional de las cifras contenidas en certificado de capacidad financiera con estados financieros certificados de la vigencia inmediatamente anterior reportadas en el del Registro Único de Proponentes, vigente y en firme para el 2024 y/o 2025 en el evento de haya realizado renovación. de acuerdo al cierre fiscal en cada país de origen.

Para el caso de las personas naturales o jurídicas nuevas o persona natural que no tenga antigüedad suficiente para tener estados financieros a 31 de diciembre de 2023 y/o 2024, el Registro Único de Proponentes vigente y en firme, debe contener los estados financieros de corte trimestral, suscritos por el representante legal y el auditor o contador o estados financieros de apertura.

PROPONENTE PERSONA NATURAL EXTRANJERA SIN DOMICILIO EN EL PAÍS O PERSONA JURÍDICA EXTRANJERA QUE NO TENGA ESTABLECIDA SUCURSAL EN COLOMBIA- NO OBLIGADO AL RUP, deberá allegar la siguiente documentación:

El Balance General de acuerdo al cierre o corte fiscal del país de origen y de conformidad con los estatutos o las normas de la respectiva sociedad. Los estados financieros requeridos deben ser firmados por el representante legal y/o contador y acompañados del respectivo dictamen.

Acompañados de la copia de la tarjeta profesional del Contador y Revisor Fiscal cuando la ley lo exija, así como la certificación sobre su vigencia expedida por la Junta Central de Contadores, para el contador colombiano, la cual no debe tener fecha de expedición anterior a tres (3) meses a la fecha de presentación de la oferta.

En el evento que los Estados Financieros no estén avalados por un Contador Público Colombiano, se debe presentar Certificación de Auditoría Externa del país del proponente.

El balance general debe venir discriminado de la siguiente manera:

ACTIVOS: Corriente, no corriente y total

PASIVOS: Corriente, no corriente, total y

PATRIMONIO

Los Estados Financieros deben venir consularizados y visados por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, acompañados de traducción simple al castellano, re- expresados a pesos colombianos, a la tasa de cambio de la fecha de cierre fiscal del país de origen (indicando la tasa de conversión).

Las disposiciones del pliego de condiciones en cuanto a proponentes extranjeros se refieren, regirán sin perjuicio de lo pactado en tratados o convenios internacionales. Cuando el proponente extranjero sin domicilio o sucursal en Colombia provenga de un país que hace parte de la “Convención sobre la abolición de requisitos de legalización para documentos públicos extranjeros”, no se requiere de la consularización a que se refiere el párrafo anterior, sino que será suficiente que los documentos se adicionen con el certificado de “apostilla” por parte de la autoridad competente del país donde se origina el documento.

Para efectos de la consularización y el apostille antes referidos, aplica lo dispuesto en el acápite **APODERADO** del pliego de condiciones.

En el evento de que cualquiera de estos requerimientos no sea aplicable en el país del domicilio del oferente extranjero, el representante legal o el apoderado en Colombia, debe hacerlo constar mediante documento suscrito.

El dictamen a los estados financieros será analizado y verificado, así:

- Dictamen limpio: Se aceptan
- Dictamen con salvedades que no tengan relación directa o incidencia, respecto de la propuesta presentada: Se aceptan.
- Dictamen negativo: No se aceptan.
- Abstención de dictamen: No se aceptan

FACTOR ECONOMICO

Se establecerá un orden de elegibilidad en cuanto a los precios ofertados, de conformidad con los siguientes pasos:

Paso 1: Se verificarán las operaciones aritméticas del contenido de la propuesta en lo correspondiente a precios; si presenta errores aritméticos, se corregirán, en todo caso no podrá superar el presupuesto oficial. El valor corregido se tendrá en cuenta tanto para la evaluación como para la adjudicación.

Paso 2: En el evento que el oferente ofrezca mayores cantidades a las requeridas en el pliego de condiciones, para la evaluación económica y adjudicación solo se tendrán en cuenta las cantidades exigidas.

Paso 3: Una vez revisados los análisis de precios unitarios de cada una de las propuestas hábiles, se procederá a efectuar la evaluación económica así: El factor económico se evaluará por el total de la oferta resultado de la suma por cada uno de los ítems del anexo económico del pliego de condiciones así:

PRECIO (70 PUNTOS) Se asignará 70 puntos al oferente que presente al menor precio, los demás obtendrán un puntaje de acuerdo a la siguiente formula:

P= PMO X 70/ POE P= Puntaje (70 puntos) PMO= Precio menor oferta POE= Precio oferta a evaluar

NOTA: 1 La propuesta económica deberá ser presentada por medio del SECOP II.

NOTA 2: Para efectos de evaluación el resultado final de aplicar la formula anterior será truncado o redondeado en dos (2) decimales.

La oferta deberá incluir el valor de todos los gastos en que incurra el contratista para la ejecución del objeto de la contratación Pública. Serán de exclusiva responsabilidad del proponente, los errores u omisiones en que incurra al indicar los valores totales en la propuesta, debiendo asumir los mayores costos o pérdidas que se deriven de dichos errores y omisiones.



INDICADORES FINANCIEROS DEL PROPONENTE

El proponente debe cumplir con los siguientes indicadores:

LIQUIDEZ = ACTIVO CORRIENTE/PASIVO CORRIENTE

INDICADOR: LIQUIDEZ

ÍNDICE REQUERIDO: Mayor o igual al ($\geq$) 0.84

NIVEL DE ENDEUDAMIENTO TOTAL: (ET)

INDICADOR: ENDEUDAMIENTO

ÍNDICE REQUERIDO: Igual o menor ($<$) al 60%

RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES (RATIO): UTILIDAD OPERACIONAL /GASTOS DE INTERÉS

INDICADOR: RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES

ÍNDICE REQUERIDO: Mayor o igual ($\geq$) 1,54

CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

El proponente debe cumplir con los siguientes indicadores:

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO (ROE): UTILIDAD OPERACIONAL/PATRIMONIO.

ÍNDICE REQUERIDO: Mayor o igual ($\geq$) 0,84%

RENTABILIDAD DEL ACTIVO (ROA): UTILIDAD OPERACIONAL/ACTIVO TOTAL.

ÍNDICE REQUERIDO: Mayor o igual ($\geq$) 0,84%

ORIGINAL FIRMADO

PD MAYRA GALLEGO
COMITÉ ECONÓMICO ESTRUCTURADOR

SS JHONNY FUENTES VILLALBA
COMITÉ TÉCNICO ESTRUCTURADO

