

DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA – GRUPO DE RECURSOS FISICOS

ANALISIS DEL SECTOR ECONOMICO

1. INTRODUCCIÓN

La Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca, en cumplimiento a lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, donde se señala el deber de las Entidades Estatales de analizar el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de Riesgo, se permite realizar el estudio del sector para la COMPRA DE 15 MOTOCICLETAS TIPO ENDURO, MODELO 2016, CILINDRAJE ENTRE 144 Y 150 CC., MOTOR 4 TIEMPOS, PARA SER UTILIZADAS POR FUNCIONARIOS QUE SE DESEMPEÑAN COMO TÉCNICO OPERATIVO EN LAS DIRECCIONES AMBIENTALES REGIONALES PARA SU DESPLAZAMIENTO EN EL ÁREA DE JURISDICCIÓN DE LA CVC, De acuerdo a la Guía para la Elaboración de Estudio de Sector G-EES-02 publicada en la página de Colombia Compra Eficiente y acorde a las recomendaciones y lineamientos de Colombia Compra Eficiente, de la siguiente manera:

2. JUSTIFICACION

El desarrollo del objeto a contratar permite a la CVC contar con un parque automotor (motos) mejorado para el cumplimiento de las funciones que como autoridad ambiental, debemos ejercer en todo el Valle del Cauca a través de las Direcciones Ambientales Regionales en búsqueda de garantizar la sostenibilidad de los recursos naturales, mediante gestión articulada al ordenamiento y uso del territorio de los ecosistemas que regulan la oferta ambiental, la adquisición de 30 motos modelos 2016 nos permite también el reemplazo de las motos de modelos anteriores al 2007, que por su continuo uso están generando altos costos en sus mantenimientos.

3. MARCO LEGAL

A continuación se expone toda la normatividad legal relacionada con el Sector de transporte – motos en Colombia.

LEY 769 DE 2002 “ Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones” - regula la circulación de motocicletas

Igualmente se deben tener en cuenta las definiciones contenidas en el artículo 2 de la mencionada Ley 769 de 2002 , en especial : *“Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 Cascos protectores para usuarios de vehículos, o la norma que la modifique o sustituya”.*

Así mismo la Resolución 1737 de julio 13 de 2004 *“Por la cual se reglamenta la utilización de cascos de seguridad para la conducción de motocicletas, motociclos y mototriciclos y se dictan otras disposiciones”.*

La Ley 769 de 2002, en su artículo 86 fija algunos parámetros acerca de las luces exteriores en los siguientes términos : **ARTÍCULO 86. DE LAS LUCES**

EXTERIORES. Todo vehículo automotor deberá tener encendidas las luces exteriores a partir de las dieciocho (18) horas hasta las seis (6) horas del día siguiente, y cuando las condiciones de visibilidad sean adversas. Sin embargo, las autoridades de tránsito podrán fijar horarios de excepción.

Dentro del perímetro urbano se usará la luz media, y se podrá hacer uso de luces exploradoras orientados sólo hacia la superficie de la vía, cuando éstas estén colocadas por debajo de las defensas del vehículo o cuando se trate de unidades integradas por el fabricante en el conjunto de luces frontales del vehículo. Fuera del perímetro urbano, podrá usarse la luz plena o alta, excepto cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción.

PARÁGRAFO. Ningún vehículo podrá portar luces exploradoras en la parte posterior.

LEY 769 DE 2002 Artículo 96, modificado por el Artículo 3º de la ley 1239 de 2008.

Normas específicas para motocicletas, motociclos y moto triciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.
2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.
3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.
4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.
5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución.
6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.

Ministerio de Transporte Resolución 2730 de 2002, artículo primero:
Artículo 1º. Todo vehículo automotor que transite por las carreteras a cargo de la Nación o de los departamentos, deberá tener encendidas las luces medias exteriores durante las 24 horas del día, sin importar las condiciones climáticas reinantes.

4. ANALISIS DEL MERCADO

ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO.

- Variables

Las variables que se tendrán en cuenta para el análisis sectorial de las empresas son las siguientes:

I. En el ámbito de Capacidad Financiera:

- Liquidez (Razón Corriente)
- Capital de Trabajo
- Índice de Endeudamiento
- Razón de Cobertura de Intereses
- EBITDA

II. En el ámbito de la Capacidad

- Organizacional:**
- Rentabilidad sobre los Activos

-Análisis del Sector

Se analizara a Colombia en un contexto macroeconómico, luego se analizara el sector al por menor y el sector automotriz.

• **SECTOR AUTOMOTRIZ**

NIVEL DE ENDEUDAMIENTO

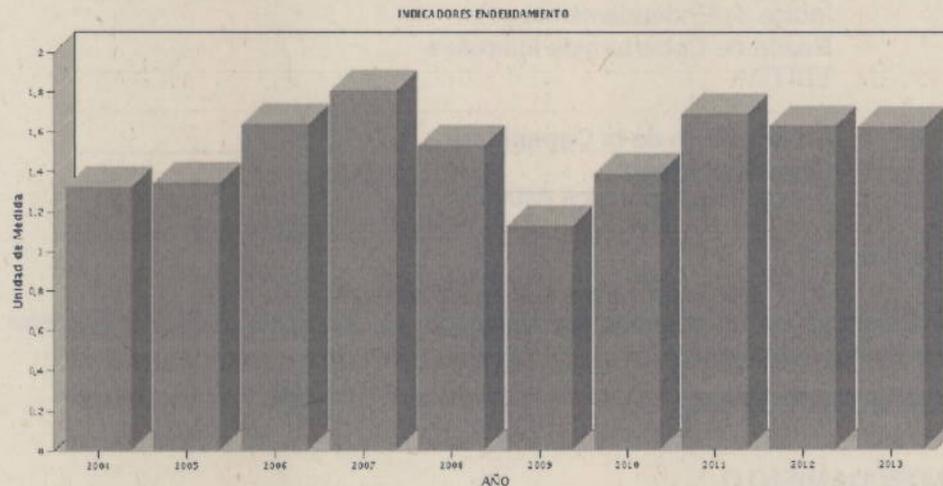
El análisis de los indicadores de endeudamiento muestra una tendencia de que la deuda del sector representa cerca de 1.62 veces el capital contable declarado (apalancamiento), lo que significa que el sector tiene un endeudamiento cercano al 61.88% y la concentración del pasivo en el corto plazo es del 82.11% de acuerdo a lo que muestra la Tabla, para la vigencia 2013.

IBM.

DATO	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Apalancamiento (Veces)	1,32	1,34	1,64	1,81	1,53	1,13	1,39	1,69	1,63	1,62
Concentración del Pasivo en el Corto Plazo	91,37%	92,15%	92,10%	91,25%	82,03%	86,34%	86,72%	87,10%	82,07%	82,11%
Endeudamiento con el Sector Financiero	20,01%	19,14%	21,05%	31,82%	31,55%	22,40%	25,23%	28,09%	32,55%	32,29%
Concentración Endeudamiento Financiero	35,14%	33,41%	33,89%	49,43%	52,12%	42,25%	43,42%	44,70%	52,51%	52,17%
Cobertura de Intereses (Veces)	4,23	7,05	8,36	4,73	2,91	2,23	5,11	4,36	2,60	1,35
Razón de Endeudamiento	56,94%	57,29%	62,10%	64,38%	60,52%	53,01%	58,10%	62,83%	61,99%	61,88%
Endeudamiento Corto Plazo con Proveedores	21,27%	19,03%	21,74%	12,29%	15,38%	15,44%	15,07%	18,32%	13,31%	15,29%

IBM.

DATO: Apalancamiento (Veces)



FUENTE: Superintendencia de Sociedades

RENTABILIDAD DEL SECTOR

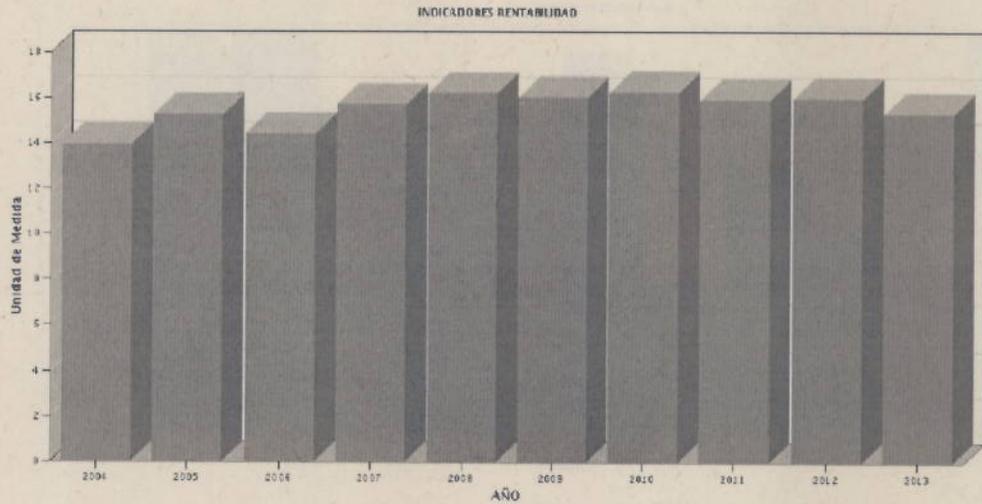
En cuanto a los indicadores de Rentabilidad (Tabla) se puede observar que el Margen Bruto de Rentabilidad para el año 2013 fue de 15.37% y el retorno operacional tanto de los activos como del patrimonio fue de 3.56% y 9.84% respectivamente. Estos indicadores han tenido un comportamiento RELATIVAMENTE BUENO durante los últimos 3 años, lo que implica que el sector está siendo poco productivo.

IBM.

DATO	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Margen Bruto	14,00%	15,25%	14,45%	15,75%	16,26%	16,07%	16,29%	15,96%	16,02%	15,37%
Margen Neto	2,13%	3,07%	3,08%	3,02%	2,89%	1,61%	3,19%	2,15%	2,11%	0,91%
Margen Operacional	3,31%	4,95%	4,95%	4,63%	4,35%	3,66%	3,43%	2,91%	2,53%	1,29%
Retorno Operacional sobre los Activos (ROA)	9,25%	13,83%	15,23%	13,90%	9,29%	4,80%	10,32%	8,42%	7,51%	3,56%
Retorno sobre el Patrimonio (ROE)	22,51%	36,26%	43,36%	45,12%	24,94%	11,85%	25,98%	23,21%	21,28%	9,84%
Margen No Operacional	0,17%	0,09%	0,18%	0,04%	-0,02%	-1,05%	1,27%	0,71%	0,97%	0,58%

IBM.

DATO: Margen Bruto



FUENTE: Superintendencia de Sociedades

LIQUIDEZ DEL SECTOR

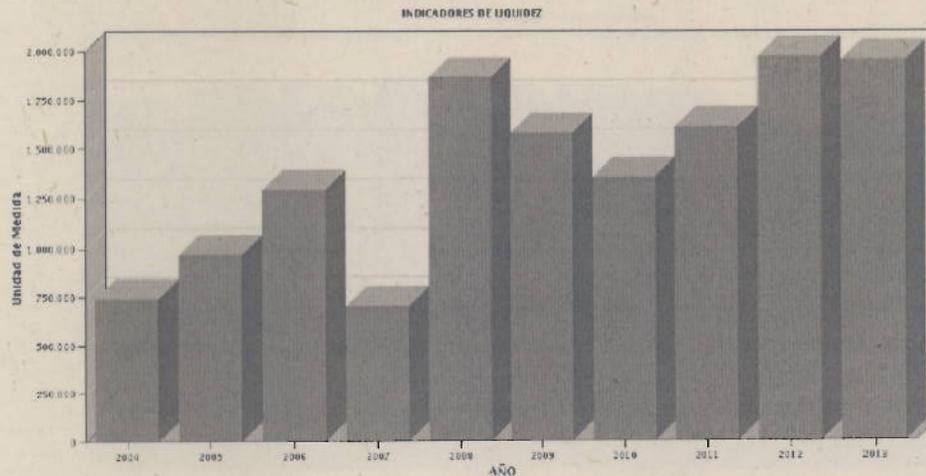
La liquidez del sector se ha mantenido relativamente estable durante los últimos cuatro años (Tabla), indicando que en promedio esta actividad económica cuenta con 1.3 pesos de activo por cada 1 pesos de pasivo asumido, lo cual es una buena relación.

IBM.

DATO	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Capital de Trabajo Neto (Millones \$)	\$741.442	\$966.666	\$1.288.475	\$697.166	\$1.866.893	\$1.580.498	\$1.353.373	\$1.609.080	\$1.974.891	\$1.952.844
Capital de Trabajo Neto Operativo (Millones \$)	\$990.219	\$1.184.434	\$1.733.365	\$1.568.165	\$2.428.781	\$2.162.021	\$2.764.794	\$3.345.006	\$3.980.593	\$4.295.586
Razón Corriente (Veces)	1,50	1,50	1,43	1,36	1,52	1,49	1,37	1,34	1,42	1,37
EBITDA (Millones \$)	\$295.301	\$519.351	\$746.382	\$448.800	\$748.849	\$610.570	\$637.570	\$709.980	\$669.005	\$424.752
Prueba Ácida (Veces)	0,87	0,96	0,86	0,79	0,90	0,97	0,83	0,75	0,77	0,70

IBM.

DATO: Capital de Trabajo Neto (Millones \$)



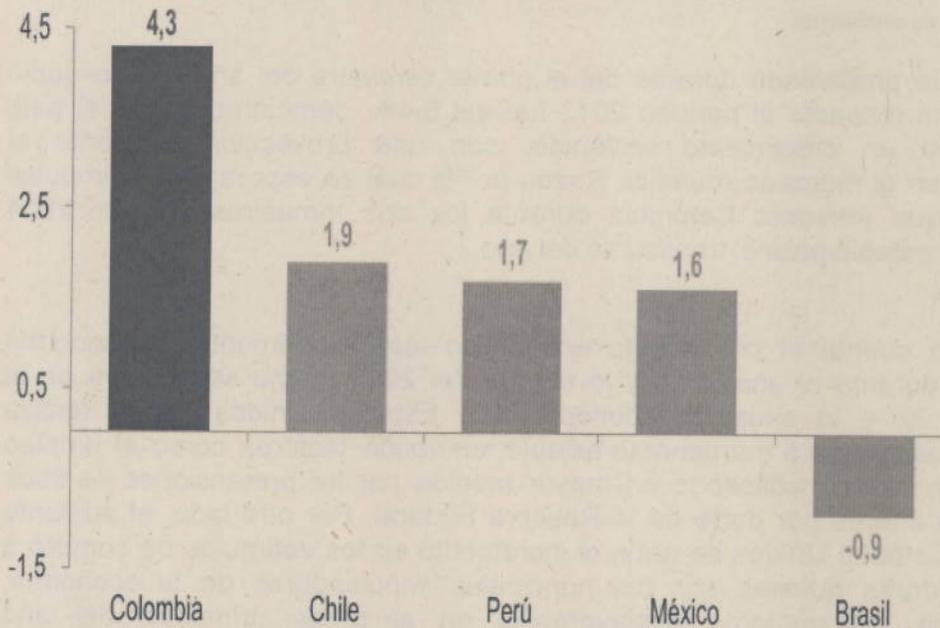
FUENTE: Superintendencia de Sociedades

Contexto Macroeconómico Nacional

La economía colombiana durante el segundo trimestre del año conserva una dinámica positiva en el contexto internacional, teniendo en cuenta que dentro del conjunto de 48 países registrado por la revista The Economist, el país presentó el séptimo crecimiento más alto en el ámbito mundial para el segundo trimestre, esto teniendo en cuenta que la economía Colombiana presentó un crecimiento positivo en un entorno de menor dinámica en las economías emergentes y de lenta recuperación que las economías desarrolladas.

Asimismo, el crecimiento del 4,3% durante el segundo trimestre del año presentado por Colombia, reitera su liderazgo en la región, superando a países como Chile el cual presenta un crecimiento del 1,9%, Perú con 1,7% y México con 1,6% (como se observa en el Gráfico No 1). De esta forma, el 2014 presenta un escenario importante de liderazgo económico del país en la región.

Gráfico No 1. Crecimiento Anual del PIB 2T2014 (%)

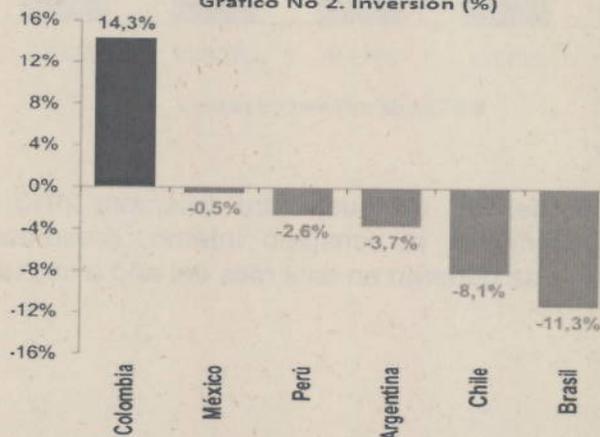


Fuente: Ministerio de Hacienda.

En términos de crecimiento económico la economía colombiana ha resistido las bajas en los mercados latinoamericanos y europeos, gracias a la estabilidad otorgada por el banco de la república y la política monetaria que conquista la inversión extranjera.

Además, se hace necesario destacar que durante el segundo trimestre del 2014 el país presentó la tasa de inversión más alta de la región (LAC6), superando incluso a Perú (como se observa en el Gráfico No 2). Por otro lado, para este periodo, Colombia fue el único país dentro de este grupo con un crecimiento en su formación bruta de capital, mientras que sus pares mostraron variaciones negativas. De esta manera, se evidencia el diferente escenario que vive el país frente a los otros países de la región.

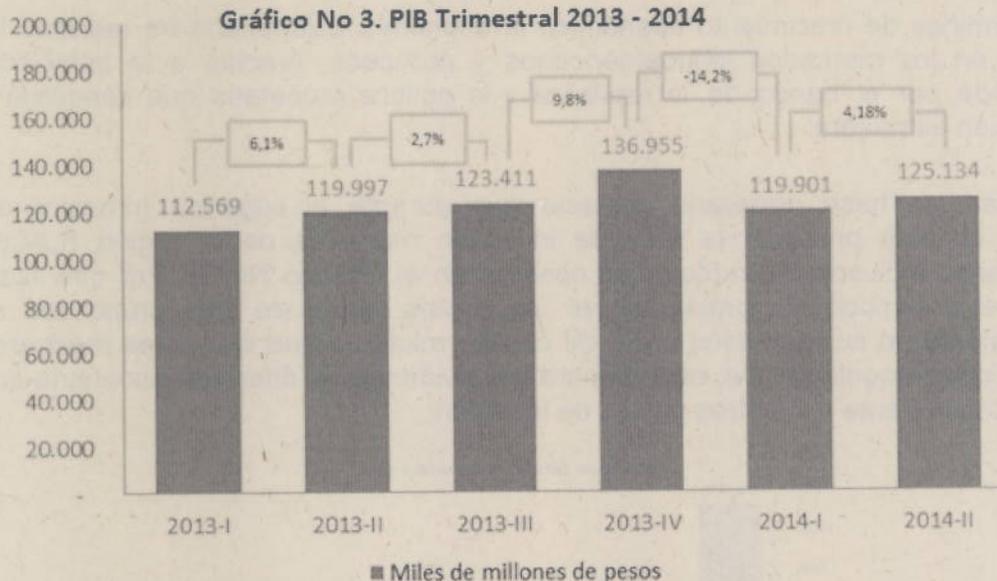
Gráfico No 2. Inversión (%)



Fuente: Ministerio de Hacienda.

El crecimiento presentado durante del el primer semestre del año (enero- junio de 2014), con respecto al periodo 2013 fue del 5.4%, demostrando que el país continúa con un crecimiento sostenido, con una proyección tendiente al crecimiento en el mercado mundial. Razón por la cual se espera que el impulso económico que presenta Colombia durante los dos trimestres del año 2014 permanezca estable para el transcurso del año.

Teniendo en cuenta el crecimiento económico que experimentó la economía colombiana durante el año 2013 y lo corrido del 2014 (como se observa en el Grafico No 3), y la situación económica de Estados Unidos, quien realiza grandes esfuerzos para mantenerse estable; en donde factores como el empleo y la inflación están justificando en mayor medida por las pretensiones de subir las tasas de interés por parte de la Reserva Federal. Por otro lado, el aumento del PIB en Estados Unidos se debe al incremento en los estímulos de compra a los consumidores quienes son los principales impulsores de la economía, sin embargo los números desfavorables en el primer trimestre del año consecuencia del duro invierno tendrán fuerte impacto en el PIB anual.



Fuente: DANE, Elaborado: UNP

No obstante, el descenso del PIB mensual entre diciembre 2013 y enero 2014 se debe a la desaceleración en el consumo interno, presentado debido al incremento de gastos que se generan en este mes del año a causa de las fiestas de fin de año.

Es importante de resaltar que el crecimiento que ha presentado cada trimestre de 2014 con respecto a los dos primeros trimestres del 2013; se debe por un lado: al repunte que presentó el sector de la construcción generado por el aumento del gasto público, y el otro factor que estimula este aumento es la agilidad en la repartición de las regalías, más del 55% de los recursos acumulados fueron asignados y se encuentran en ejecución según el Departamento de Planeación Nacional.

Ahora bien, las actividades económicas con mayor crecimiento durante el segundo trimestre de 2014 (como se observa en el Cuadro No 1), fueron la Construcción con 10,2 % y las Actividades de Establecimientos Financieros, Seguros, Actividades Inmobiliarias y Servicios a las Empresas con 6,1 %.

Cuadro No 1. Comportamiento trimestral del PIB por Ramas de Actividad Económica 2014-II / 2013 II

Variación porcentual anual - Series desestacionalizadas	
Ramas de actividad	Variación porcentual
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	1,6
Explotación de minas y canteras	(2,2)
Industrias manufactureras	(1,4)
Suministro de electricidad, gas y agua	2,8
Construcción	10,2
Comercio, reparación, restaurantes y hoteles	4,8
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	4,4
Establecimientos financieros, seguros, actividades inmobiliarias y servicios a las empresas	6,1
Actividades de servicios sociales, comunales y personales	5,8
Subtotal valor agregado	3,9
Impuestos menos subvenciones sobre la producción e importaciones	7,8
PRODUCTO INTERNO BRUTO	4,3

Fuente: DANE – Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales

Sin embargo, vale la pena destacar que, durante el periodo de enero a junio de 2014, todas las ramas de la economía mostraron crecimiento (como se observa en el Cuadro No 2) al compararlas con el mismo periodo del año 2013, destacándose: Construcción con 14,2 %, crecimiento generado por el incremento de obras civiles adelantadas por el gobierno nacional durante el año. Destacando así, el esfuerzo del gobierno por acelerar la inversión en infraestructura y transporte.

Cuadro No 2. Comportamiento Semestral del PIB por Ramas de Actividad Económica 2014 / 2013

Variación porcentual semestral - Series desestacionalizadas

Ramas de actividad	Variación porcentual
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3,8
Explotación de minas y canteras	1,7
Industrias manufactureras	0,9
Suministro de electricidad, gas y agua	3,3
Construcción	14,2
Comercio, reparación, restaurantes y hoteles	5,2
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	4,5
Establecimientos financieros, seguros, actividades inmobiliarias y servicios a las empresas	6,1
Actividades de servicios sociales, comunales y personales	6,1
Subtotal valor agregado	5,2
Impuestos menos subvenciones sobre la producción e importaciones	7,7
PRODUCTO INTERNO BRUTO	5,4

Fuente: DANE – Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales

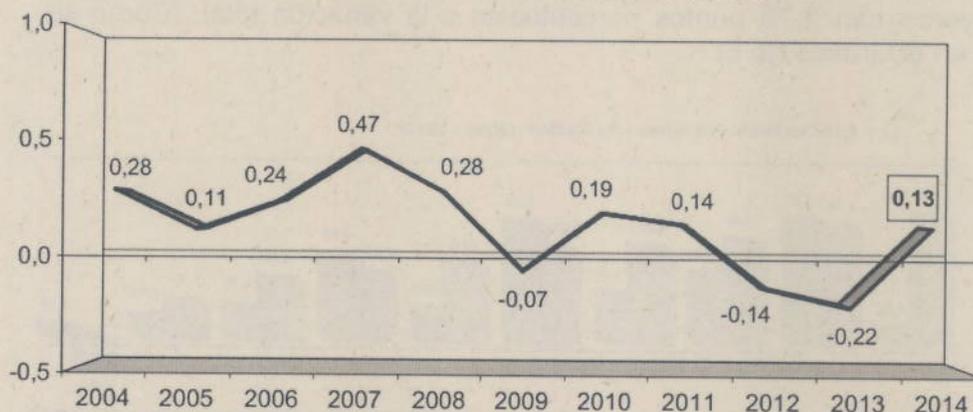
Al crecimiento presentado por el sector de la construcción se suma el generado por el sector financiero y servicios sociales, los cuales arrojan un crecimiento del 6,1%, con respecto al mismo trimestre del año 2013. Lo cual refleja la estabilidad macroeconómica que cuenta el país en este momento.

Sin embargo el comportamiento de la minería para este periodo no fue el esperado, en respuesta al bajo crecimiento en la explotación de carbón y la contracción en la producción petrolera. Adicionalmente, el sector industrial mostró caída, la cual se sustenta, por un lado, en el cierre de Reficar y por otro, en el efecto del número de días hábiles durante el trimestre.

Ahora bien la inflación, al cierre de 2013, la cual se mide a través del Índice de Precios al Consumidor (IPC), se ubicó en 1,94%, siendo el nivel más bajo en los últimos años. Pero a lo largo de 2014 se ha venido incrementando para acercarse al 3%, que es el punto medio del rango meta definido por el Banco de la República entre 2% y 4%.

Para noviembre de 2014, la variación del Índice de Precios al Consumidor - IPC - fue 0,13%. Esta tasa es superior en 0,35 puntos porcentuales a la registrada en noviembre de 2013, que fue -0,22%, lo cual seguramente implicará alzas importantes al cierre del presente año. (Como se observa en el Gráfico No 4).

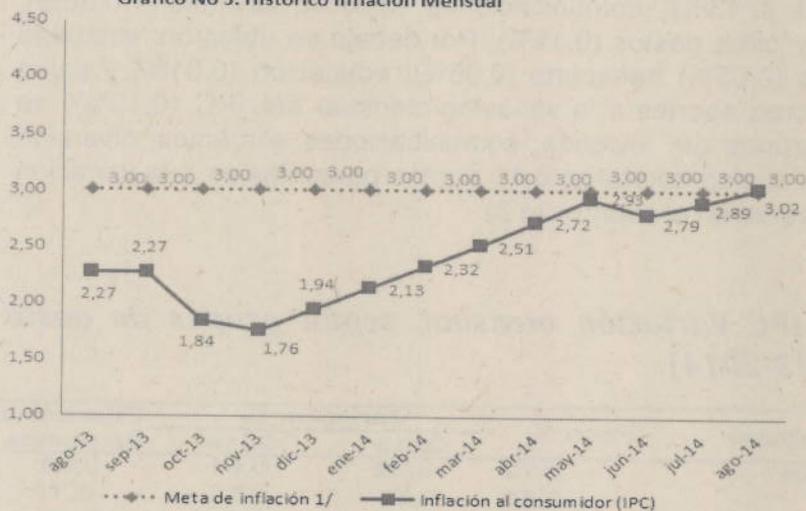
Gráfico No 4. Variación Mensual Últimos Once Años Noviembre 2004 - 2014



Fuente: DANE

La inflación en el último año corrido (agosto 2013 – agosto 2014) ha tenido el punto más bajo el cual se estableció en el mes de noviembre 2013 con 1.76%, después de esto ha mostrado alzas significativas al correr de los meses llegando a su punto más alto el mes de agosto con 3.02%. (Como se observa en el Gráfico No 5).

Gráfico No 5. Historico Inflación Mensual

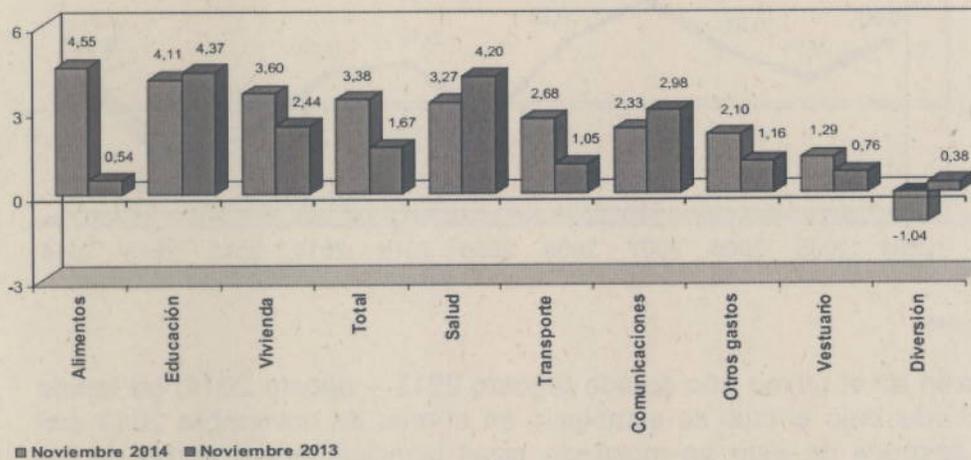


Fuente: DANE, Elaborado: UNP

Es preciso recalcar que en lo corrido del año, tres grupos de bienes y servicios se ubican por encima del promedio nacional (3,38%): alimentos (4,55%); educación (4,11%) y vivienda (3,60%). El resto de los grupos de gastos se ubicaron por debajo del promedio: salud (3,27%); transporte (2,68%); comunicaciones (2,33%); otros gastos (2,10%); vestuario (1,29%) y diversión (-1,04%).

Los mayores aportes a la variación en lo corrido del año, se ubicaron en los grupos de: alimentos; vivienda y transporte, los cuales en conjunto contribuyeron con 2,79 puntos porcentuales a la variación total. (Como se observa en el Gráfico No 6)

Gráfico No 6. Por Grupo de Gastos (2013 - 2014)



Fuente: Dane

Durante el mes de noviembre, cuatro grupos se ubicaron por encima del promedio nacional (0,13%): comunicaciones (0,61%); diversión (0,53%); vivienda (0,19%) y otros gastos (0,15%). Por debajo se ubicaron: vestuario (0,10%); alimentos (0,05%) transporte (0,05%); educación (0,01%) y salud (0,01%). Los mayores aportes a la variación mensual del IPC (0,13%), se ubicaron en los grupos de: vivienda; comunicaciones; alimentos; diversión y otros gastos, los cuales aportaron 0,11 puntos porcentuales a la variación total. (como se observa en el cuadro No 3)

Cuadro No 3. IPC Variación mensual, según grupos de gasto Noviembre (2013-2014)

Grupos de gasto	Peso %	Variación %		Diferencia de puntos
		2013	2014	
Comunicaciones	3,72	-0,02	0,61	0,63
Diversión	3,10	0,70	0,53	-0,17
Vivienda	30,10	-0,26	0,19	0,45
Otros gastos	6,35	-0,09	0,15	0,24
Total	100,00	-0,22	0,13	0,35
Vestuario	5,16	0,26	0,10	-0,16
Alimentos	28,21	-0,53	0,05	0,58
Transporte	15,19	-0,11	0,05	0,16
Educación	5,73	0,00	0,01	0,01
Salud	2,43	0,12	0,01	-0,11

Fuente: Dane

En lo corrido del año, tres grupos de bienes y servicios se ubican por encima del promedio nacional (3,38%): alimentos (4,55%); educación (4,11%) y vivienda (3,60%). El resto de los grupos de gastos se ubicaron por debajo del promedio: salud (3,27%); transporte (2,68%); comunicaciones (2,33%); otros gastos (2,10%); vestuario (1,29%) y diversión (-1,04%). Los mayores aportes a la variación en lo corrido del año, se ubicaron en los grupos de: alimentos; vivienda y transporte, los cuales en conjunto contribuyeron con 2,79 puntos porcentuales a la variación total. (como se observa en el cuadro No 4).

Cuadro No 4. IPC Variación año corrido, según grupos de gasto Noviembre (2013-2014)

Grupos de gasto	Peso %	Variación %		Diferencia de puntos
		2013	2014	
Alimentos	28,21	0,54	4,55	4,01
Educación	5,73	4,37	4,11	-0,26
Vivienda	30,10	2,44	3,60	1,16
Total	100,00	1,67	3,38	1,71
Salud	2,43	4,20	3,27	-0,93
Transporte	15,19	1,05	2,68	1,63
Comunicaciones	3,72	2,98	2,33	-0,65
Otros gastos	6,35	1,16	2,10	0,94
Vestuario	5,16	0,76	1,29	0,53
Diversión	3,10	0,38	-1,04	-1,42

Fuente: Dane

Por su parte, el comportamiento de la variación del IPC durante el mes de noviembre sin incluir alimentos, fue de 0,16%. Tasa superior en 0,25 puntos porcentuales a la registrada en noviembre de 2013 y superior en 0,03 puntos porcentuales al IPC total (0,13%) de noviembre de 2014. (Como se observa en el cuadro No 5)

Cuadro No 5. IPC Sin alimentos Noviembre de 2014

Bienes y servicios IPC	Variación %					
	Mensual		Año corrido		Doce meses	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Sin Alimentos	-0,09	0,16	2,11	2,93	2,21	3,18
Total	-0,22	0,13	1,67	3,38	1,76	3,65

Fuente: Dane

En lo corrido del año, la variación del IPC sin alimentos, fue 2,93%. Esta tasa es superior en 0,82 puntos porcentuales a la registrada en noviembre de 2013 e inferior en 0,45 puntos porcentuales al IPC total (3,38%) de noviembre de 2014.

En los últimos doce meses, la variación del IPC sin alimentos, fue 3,18%. Esta tasa es superior en 0,97 puntos porcentuales a la registrada en noviembre de 2013 e inferior en 0,47 puntos porcentuales al IPC total (3,65%) de noviembre de 2014.

Ahora bien, para los inversionistas en el mercado financiero y para los ciudadanos del común el incremento en la inflación tiene repercusiones favorables en cuanto a que sus recursos pueden tener mejores retornos. Esto se debe a que, por ejemplo, para controlar la inflación y evitar el recalentamiento de la economía, el Banco de la República inició un ciclo de alzas en las tasas de interés desde 3,25% hasta 4%. Ese incremento en los tipos de interés afecta positivamente los retornos que reciben los ciudadanos del común en sus cuentas de ahorros en la banca comercial, así como sobre sus inversiones en Fondos de Inversión Colectiva (FIC) y fiducias.

A nivel general la economía colombiana ha tenido repuntes con respecto a la región, sin embargo se espera una reducción en el crecimiento para el segundo semestre del 2014 puesto que es saludable no forzar los sectores que pueden repuntar en el 2015, además es necesario tener en cuenta la inflación que probablemente se ubicara algunos puntos porcentuales por encima de la meta propuesta por el Banco de la Republica.

En resumen la economía colombiana ha expuesto un comportamiento estable en los indicadores más representativos de la producción económica y el consumo, Colombia se encuentra bien ubicada comparando las economías de su entorno, gracias a la estabilidad de políticas estatales que en conjunto hacen que el mercado Colombiano sea atractivo para inversionistas de Asia, Europa Y Estaos Unidos; por otro lado las debilidades en la economía colombiana contrastan con la estabilidad de estos indicadores, factores tales como el retraso en infraestructura pública, el aumento de la percepción de inseguridad en las ciudades capitales como Bogotá, Cali, Barranquilla hacen que los capitales inversionistas tengan algunas dudas a la hora de invertir.

Sector Automotriz

Se estima que la tasa de crecimiento esperada para la población urbana para Colombia entre el 2010 y 2015 sea de 1.6% anual, la cual está por encima del crecimiento esperado de LatAm¹. Sin embargo, el aporte de dicha población al sector automotriz, dependerá de las políticas y obras dirigidas a la formación de infraestructura de transporte².

Ventas nacionales de motos continúan aceleradas

Colombia es el segundo exportador de motocicletas en A. Latina.

Estimativos indican que al cierre del 2012 se habrían vendido 600 mil unidades. El mercado habría crecido 39,15 % en los últimos 4 años.

Por cuarto año consecutivo, las motos rompieron récord en ventas en Colombia.

Esta vez, el estimado es que al cierre del 2012 el número de unidades comercializadas habría ascendido a 600.000, lo que representaría un crecimiento del 13,14 por ciento frente al 2011 y del 39,15 por ciento frente a los 4 años anteriores, cuando empezó la bonanza para la industria que gira en torno a los vehículos de dos ruedas, según cálculos basados en cifras divulgadas por la Asociación Nacional de Industriales (Andi) y estimaciones de la industria.

La cifra no sería nada descabellada, pues el último informe que la Andi divulgó sobre ese mercado señala que, a primer semestre del año, el consumo aparente de estos vehículos ascendió a 286.000 y que había aumentado en 20,9 por ciento frente al mismo periodo del 2011.

“El 93 por ciento de estas motos fue producida en Colombia, generando empleo calificado, inversión y transferencia tecnológica en toda la cadena de la industria”, reza el comunicado. Entre los factores que han contribuido al crecimiento de este mercado están la revaluación del peso, la mejora en las condiciones y posibilidades para conseguir créditos de financiación, la disminución que los precios de las mismas han tenido en la última década (según datos de Suzuki hace 10 años una motocicleta oscilaba entre los 10 y 12 salarios mínimos y hoy las hay desde 4) y, como causa y efecto de las anteriores, la economía de escala que, gracias al aumento en la demanda, permitió, de nuevo, bajar los precios de los automotores.

“Colombia está entre los 3 países del mundo con mayor crecimiento en el mercado de motos, comparativamente con India y Pakistán”, dijo Juan Carlos Manzur, jefe de mercadeo de Suzuki, quien también asegura que aún hay espacio para crecer en los estratos 1 a 3 (donde se concentra la mayor cantidad de motocicletas) y trabajo por realizar en los núcleos socioeconómicos 4 y 5, para que migren hacia este medio de transporte.

“La penetración de motos en nuestro país es de 11 habitantes por moto, aproximadamente, y se puede llegar a penetraciones del 50 por ciento. Hay ciudades, como Lorica (Córdoba) donde ya alcanza el 100 por ciento”, agregó Manzur.

Según la Andi, a primer semestre del 2012, el 18 por ciento de los hogares colombianos, tenían uno de estos vehículos.

Además, estudios de Suzuki señalan que en el 65 por ciento de los casos estos se utilizan para el transporte particular.

Casi el 98 por ciento del mercado se concentra en los modelos que 150 CC a 250 CC, que son los más económicos, y el pequeño porcentaje restante está en aquellas de mayor cilindrada, que son consideradas vehículos de lujo.

En el caso de Autogermana, importa modelos BMW desde 500 CC, cuyo precio inicia desde los 30 millones de pesos, y, según reportan, también tuvieron un gran año, pues las ventas superaron sus expectativas y crecieron 50 por ciento frente al 2011.

Cabe resaltar que el peso de esta industria sigue siendo pequeño en la torta del mercado automotor colombiano, pues mientras el ensamble de todo tipo de vehículos contribuye con

el 4 por ciento del total de la producción industrial del país, el segmento de motocicletas pesa apenas el 1,1 de ese porcentaje.

Así lo reveló un análisis de BBVA Research, divulgado este martes.

Según ese estudio, la propiedad de motos está determinada por aspectos como la distribución del ingreso y las características de los jefes de hogar. La mayoría de los hogares con moto tiene 'jefatura' masculina.

El consumo de motos comienza a partir del rango de edad entre 20 y 24 años, y su pico es entre 25 y 39 años. **En los hogares más pujantes el mayor ingreso impulsa la preferencia de las personas por otro tipo de transporte con mayor comodidad que las motos.**

Según el estudio, el 93 por ciento de las motos son de producción nacional. Además, una motocicleta pasó de costar entre 10 y 12 salarios mínimos hace 10 años a cuatro salarios mínimos hoy.

Se estima, según cifras de la Andi, que en 2012 se vendieron unas 600.000 unidades de motos, una cifra que según un análisis de BBVA Research refleja el continuo crecimiento que muestra este segmento.

MERCADO INTERNACIONAL

Lo que pocas personas saben respecto al mercado de motocicletas, es que Colombia es el segundo exportador de estos vehículos más importante en América Latina, después de Brasil.

A octubre del año pasado, las ventas de motos ensambladas en Colombia al extranjero habían ascendido a 8,8 millones de dólares, según informó el Departamento Nacional de Estadística (Dane).

Aunque el informe de dicha entidad no desagrega los principales destinos, Suzuki reportó que exporta el 11 por ciento de su producción y que sus principales destinos son Ecuador, Venezuela y Costa Rica.

No obstante, es importante resaltar que las condiciones observadas dentro del sector proponen un relajamiento de las tasas de crecimiento, pues en la última década la compra y venta de motos nuevas ha sido acelerada, por lo que se espera una corrección en dicho mercado³.

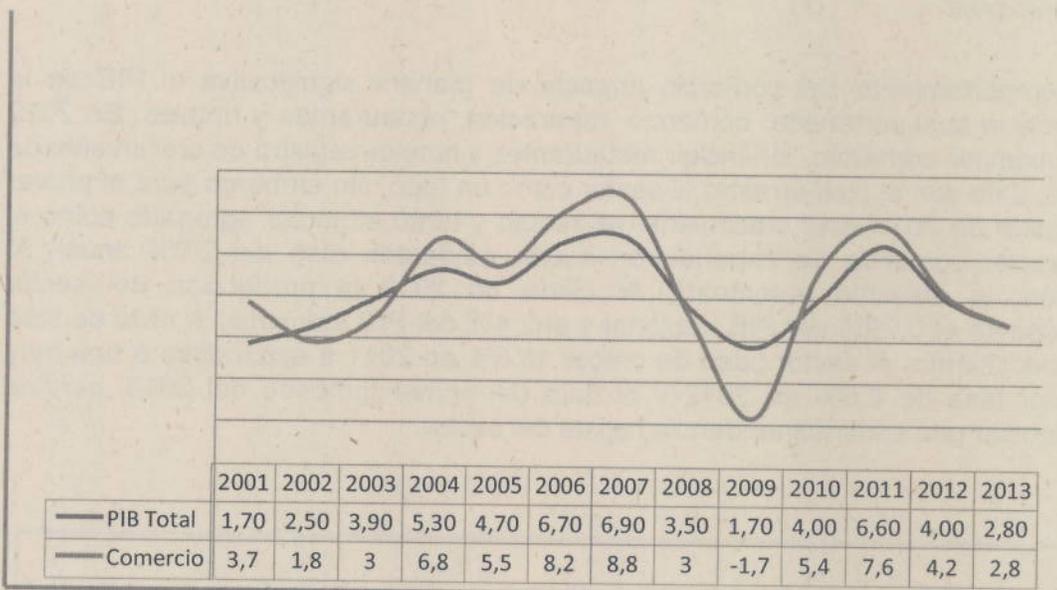
Adicionalmente, se espera que la renovación del parque automotor sea mucho más acelerada en Colombia, ya que se permite la adquisición de vehículos usados, por otro lado, la implementación de nuevos tratados de libre comercio potenciarán las importaciones de vehículos al país, generando reducciones en el precio de los carros usados; hecho que puede debilitar el mercado de servicios de reparación del sector en cuestión, ya que habrá muchos más adquisiciones que reparaciones en los autos.

El sector comercio representó el 8.2% del PIB nacional y registró una buena tasa de crecimiento al cerrar el año con un crecimiento de 4.2%, sin embargo,

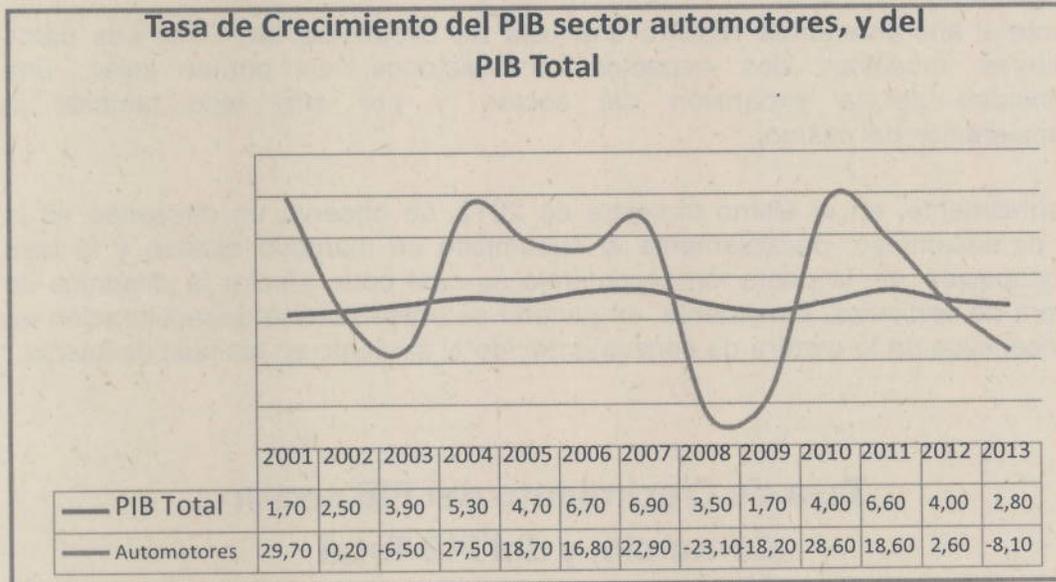
durante el año anterior se registró una tasa de expansión de 7.6%. Los datos anteriores muestran dos aspectos contradictorios, en primer lugar, una continuidad de la expansión del sector, y por otro lado también la desaceleración del mismo.

Adicionalmente, en el último trimestre de 2012, se observó un descenso en la tasa de desempleo, paralelamente el subempleo se mantuvo estable y la tasa de ocupación de la población se contrajo, lo cual pudo afectar la dinámica de compra de vehículos. Finalmente, en general se presentó una desaceleración en los incentivos de la cartera de consumo debido al aumento en las tasa de interés.

Tasa de Crecimiento del PIB sector Comercio, y del PIB Total

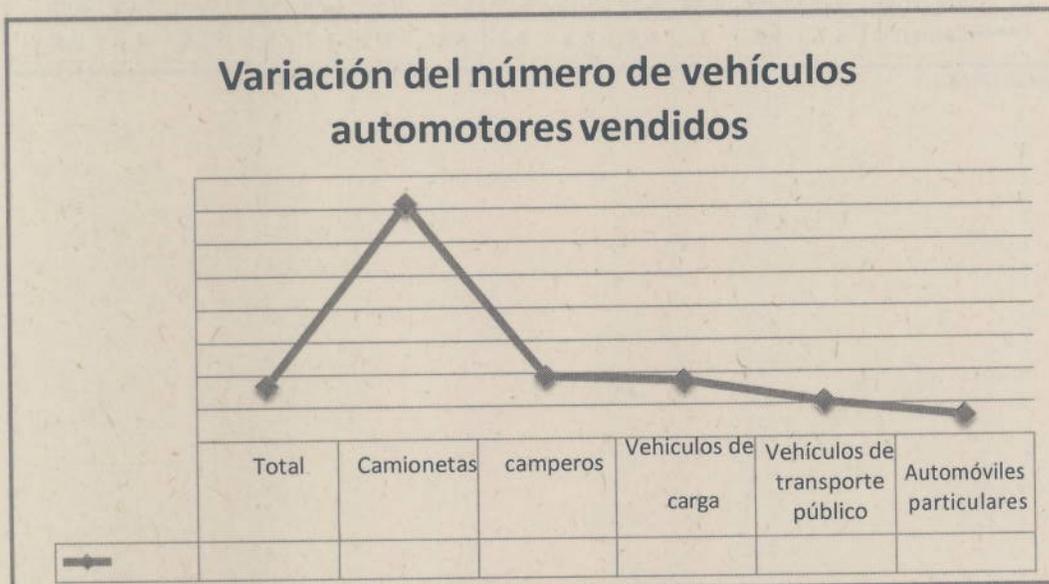


Fuente: DANE.



Fuente: DANE.

El comportamiento del comercio impacta de manera significativa al PIB de la rama a la cual pertenece: comercio, reparación, restaurantes y hoteles. En 2012 el subsector comercio, sin incluir restaurantes y hoteles registró un crecimiento de 4.2%, dato con el cual arrastró al sector como un todo, sin embargo para el primer trimestre de 2013 este crecimiento se redujo y tanto el sector agregado como el subsector comercio se expandieron a una moderada tasa del 2.8% anual. Al evaluar la industria automotriz, Al cierre de 2012 la producción del sector representó el 0.29% del PIB nacional y el 2.4% del PIB industrial. A nivel de tasa de crecimiento, el sector pasó de crecer 18.6% en 2011 a expandirse a una muy inferior tasa de 2.6% en 2012 y el dato del primer trimestre del 2013, permite evidenciar una continua tendencia bajista del sector.



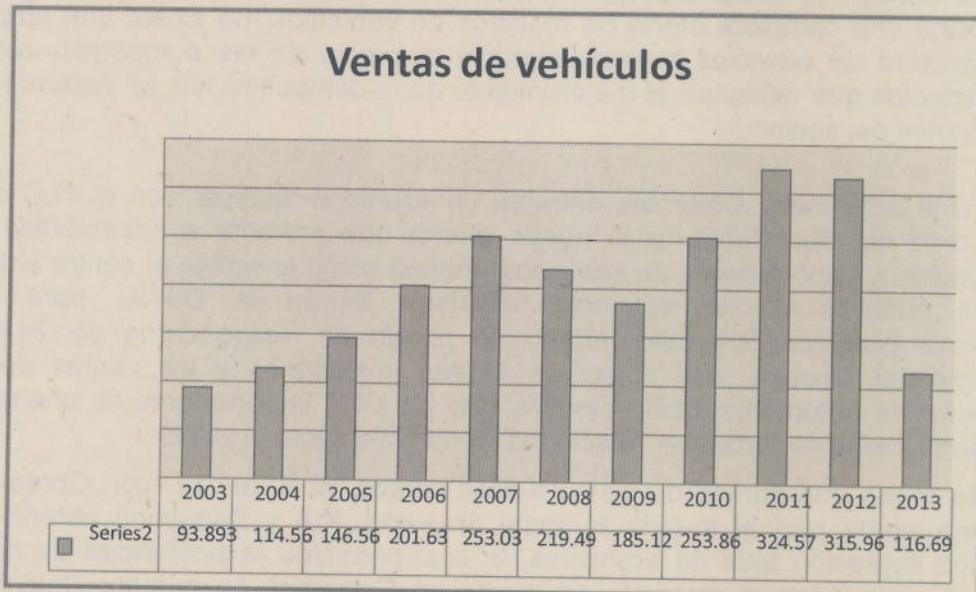
Series1 -3,40% 51,30% -1,00% -2,60% -9,40% -14,00%

Fuente: DANE.

Para el 2012, las ventas de los vehículos nacionales participaron con 31.9% y las ventas de vehículos de origen extranjero con el 68.1% del total de las ventas. Las mayores variaciones positivas en las ventas de vehículos nacionales e importados se registraron en camionetas y vehículos de carga con 30.0% y 3.0% respectivamente.

Para el primer trimestre de 2013, de acuerdo con Asopartes, las ventas de vehículos nuevos llegaron a las 116,693 unidades, cifra que está por debajo de las 131,187 unidades de igual periodo de 2011 y las 134,082 unidades de 2012. Sin embargo, la agremiación destaca que la dinámica de ventas de 2013 muestra una tendencia sostenida y que es posible que las ventas para el final del año se acerquen a las 300,000 unidades de vehículos nuevos, así mismo se espera que el comportamiento del mercado para la venta de motocicletas sea el doble de las estimaciones de venta de carros .

Las ventas de vehículos nuevos en Colombia mostraron una marcada tendencia creciente entre 2009 y 2012. Durante estos años el sector no sólo recuperó la senda de crecimiento que traía antes de la crisis de finales de 2008 sino que sobrepasó el nivel de las 300,000 unidades nuevas colocadas en el mercado nacional. Sin embargo, la desaceleración que inició en 2012 se ha acentuado durante el 2013 y podría hacer que el sector cierre con una segunda contracción del orden de 15,000 unidades.



Fuente FENALCO

En el año 2013, las ventas y matrículas de motocicletas nuevas en Colombia se incrementaron de manera considerable como lo indica FENALCO en el reporte del año 2013, como lo refleja la siguiente gráfica.

Es posible realizar una síntesis de los aspectos positivos y negativos que se presentan en el sector de vehículos. En primer lugar, como resultado del TLC con Estados Unidos se ha incrementado el número de inversionistas americanos que buscan explorar opciones para operar directamente en Colombia; la Alianza del Pacífico permite ofrecer los productos del sector a los mercados asiáticos; el incremento de la población joven que se suma a la dinámica laboral mejora las perspectivas de uno de los mercados objetivo; la decisión de la mayor ensambladora del país de convertirse en fabricante puede generar incentivos para que en el país se inicie la fabricación de vehículos; los nuevos proyectos de infraestructura, minería y petróleo incrementarán la competitividad del transporte por carretera y generarán oportunidades de negocio en el segmento de camiones; el desarrollo de sistemas de transporte masivo; hacen parte de las fortalezas del sector.

Por otra parte, en cuanto a las debilidades del sector se pueden encontrar que las compañías con bajos niveles de competitividad han visto sus indicadores deteriorados con mayor rapidez debido a la intensa competencia local y extranjera; el 60% de los vehículos que se venden en el país son producidos y/o ensamblados en el exterior; las expectativas de crecimiento en ventas del sector para 2012 se vieron sobre estimadas y resultaron en una leve baja; los indicadores financieros de la mayoría de las firmas del sector han perdido fortaleza durante los últimos dos años; existe una completa oferta de modelos de vehículos; no existe una amplia variedad de servicios al consumidor y el precio de las autopartes, como aspectos que dificultan el mejoramiento de la competitividad, el desarrollo y avance del sector.

En la actualidad, Colombia enfrenta un asunto a resolver con el TLC con Corea del Sur, debido a la nueva guerra que enfrenta a ensambladores locales e importadores de vehículos (motos) como lo refleja el centro virtual de Noticias de la educación (CVNe). Según la CVNe, para los ensambladores con este tratado se ponen en riesgo cerca de 24.000 empleos directos, así como las futuras inversiones y las ventas de la industria automotriz local, mientras que para los importadores es una gran oportunidad de fortalecer relaciones comerciales para el sector.

Se tratan dos puntos de vistas a este tratado, el SI al TLC con Corea, se argumenta con el tratado Hyundai, Daewoo, KIA y Sangyong obtendrían una liberación total de aranceles, lo cual permitiría la posibilidad de bajar sus precios en el mercado de carros en Colombia. La cámara Colombo-Coreana, que afirma que el tratado busca acercar a los dos países y así Colombia se podría integrar más al mundo, haciéndose más competitiva.

No al TLC con Corea, se argumenta que se tendría que competir contra carros coreanos, los cuales se venderán a menores precios y, por lo tanto podrían perder participación en el mercado colombiano.

El Gobierno nacional se centrara en el sector automotor, ya que se buscaran medidas que permitan lograr impulso al ensamblaje de vehículos y hacer que la industria del ensamblaje sea fuerte para la generación de empleo y contribuir a la mejoría de las cifras de desempleo.

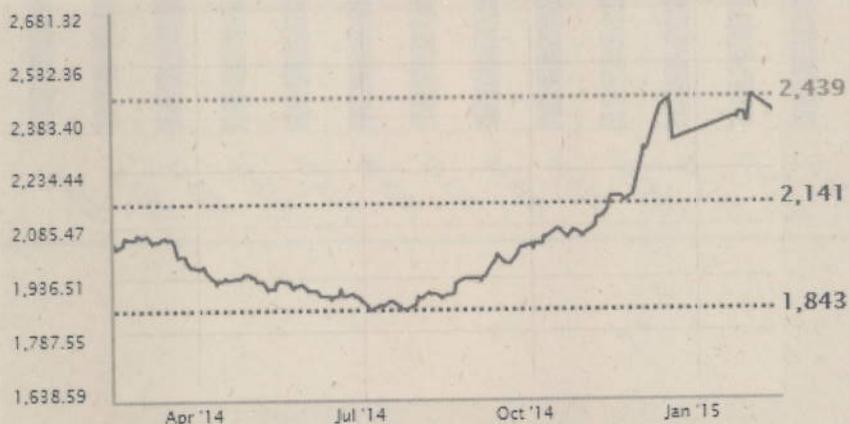


Fuente: Banco de la República

Algunas manifestaciones se han producido en el comercio colombiano debido al aumento de la tasa de cambio. El diario Portafolio (2014) indica que la Auto germana (BMW y Mini Cooper) informo que a partir de la fecha varios de sus modelos tendrán alzas en sus precios.

No hay duda que el tipo de cambio afecta de gran manera la producción del sector automotor en cuanto al ensamblaje de los vehículos y a la venta de estos en el mercado colombiano.

La industria Colombiana de vehículos ha perdido proporción en el mercado, debido que el 50% de los carros que eran vendidos eran ensamblados en el país. Hoy en día Rico argumenta que ahora es el 30% (en 2013 salieron al mercado 96.000 unidades nacionales y 198.000 importadas). Así mismo, refleja que un tipo de cambio por encima de los \$ 2.000 debido que los empresarios para compensar la desaceleración presentada en el país, han visto como gran alternativa la exportación de las autopartes y/o vehículos a países vecinos como México y Argentina, incluso a las naciones del Caribe y Centroamérica.



Fuente: Portafolio Febrero 2015

Claramente se ve que la devaluación del peso no tiene un alicante claro, ya que en los países a los que Colombia exporta automóviles se está dando un fenómeno similar derivado de un recorte de liquidez hecho por Estados Unidos. Se puede determinar con una devaluación dañina que puede empantanar las proyecciones de las 300.000 unidades anuales para 2014. Esto podría llevar a una caída del mercado entre el 20% y 30%, ya que el 70% del material con el que se ensamblan los carros es importado.

5. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

Año	Tipo moto	cantidad	contratista	Valor por moto
2013	TIPO ENDURO, MODELO 2014, CILINDRAJE ENTRE 124 Y 125 CC., MOTOR 4 TIEMPOS, ARRANQUE ELÉCTRICO Y DE PATADA, RELACIÓN DE COMPRESIÓN 9.2:1 A 10.0:1 TRANSMISIÓN DE 5 VELOCIDADES, EMBRAGUE MECÁNICO, FRENO DELANTERO DE DISCO, FRENO TRASERO DE TAMBOR, SISTEMA DE SUSPENSIÓN TRASERA TIPO PROLINK O MONOSUSPENSIÓN, CAPACIDAD DE COMBUSTIBLE DE 2.8 A 3.2 GALONES	25	SUPERMOTOS S.A.S.	\$6.740.000 incluido IVA
2013	MOTOCICLETAS TIPO SPORT, MODELO 2014, CILINDRAJE ENTRE 124 Y 125 CC., MOTOR 4 TIEMPOS, ARRANQUE ELÉCTRICO Y/O DE PATADA, RELACIÓN DE COMPRESIÓN 9.0:1 A 10.0:1 TRANSMISIÓN ENTRE 4 Y 5 VELOCIDADES, EMBRAGUE MECÁNICO, FRENO DELANTERO DE DISCO O TAMBOR, FRENO TAMBOR, SISTEMA DE SUSPENSIÓN TRASERA BRAZO OSCILANTES BASCULANTE, CAPACIDAD DE COMBUSTIBLE DE 2.5 A 3.35 GALONES	16	SUPERMOTOS S.A.S.	\$4.033.750 incluido IVA

Se adquirieron 41 motos en el año 2013

La Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca con el desarrollo del objeto del presente contrato debe adquirir estas motocicletas para el mejoramiento del parque automotor en el ejercicio de sus funciones.

A continuación se presenta la principal empresa que en los últimos años ha cumplido los requisitos para participar en los procesos de contratación con la Corporación para la adquisición de motos.

Empresa	Año
SUPERMOTOS S.A.S.	2006 – 2010 - 2013

6. ANALISIS DE LA OFERTA

Teniendo en cuenta el análisis del cuadro el estudio de mercado, se tendrá presente que el presupuesto público establecido para esta contratación será de CIENTO TREINTA Y NUEVE MILLONES QUINIENTOS MIL PESOS MONEDA CORRIENTE (\$139.500.000), IVA incluido derivado de las pre-cotizaciones, ofrecidos por las diferentes entidades que a continuación se mencionan en los diferentes cuadros de estudio del mercado para 2015.

Estudio Mercado

OBJETO:

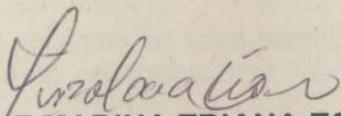
COMPRA DE 15 MOTOCICLETAS TIPO ENDURO, MODELO 2016, CILINDRAJE ENTRE 144 Y 150 CC., MOTOR 4 TIEMPOS, PARA SER UTILIZADAS POR FUNCIONARIOS QUE SE DESEMPEÑAN COMO TÉCNICO OPERATIVO EN LAS DIRECCIONES AMBIENTALES REGIONALES PARA SU DESPLAZAMIENTO EN EL ÁREA DE JURISDICCIÓN DE LA CVC

Supermotos de Cali SAS	DISDEMOTOS SAS	Promedio
\$ 8.690.540.0	\$ 9.908.440.0	\$ 9.299.490.0
Nota: Valor incluido iva		

7. ANÁLISIS DE RIESGO

El estudio previo contiene como soporte el análisis de los riesgos, por lo tanto, no se realiza en este documento.

Santiago de Cali, 20 de Octubre de 2015


LUZ MARINA TRIANA ESCANDON
Directora Administrativa

Proyectó: Alberto Zapata Ortiz – Grupo de Recursos Físicos
Revisó: Wilder Ortiz Zuluaga – Coordinador Grupo de Recursos Físicos