



## ESTUDIO DEL SECTOR

### OBJETO:

SUMINISTRO DE TIQUETES AÉREOS EN RUTAS NACIONALES E INTERNACIONALES REQUERIDOS PARA LA UNIDAD DE GESTIÓN DEL FONDO DE FINANCIAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA UG-FFIE, CON EL FIN DE ATENDER LAS NECESIDADES DE DESPLAZAMIENTO DE SUS PROFESIONALES Y TÉCNICOS.

### 1. ASPECTOS GENERALES

#### 1.1. Coyuntura General y Macroeconomía<sup>1</sup>

En el año 2021 la economía en Colombia creció un 9,9% según estimaciones del Banco Mundial. Sin embargo, empeoró el pronóstico para el 2022 a 4,1% y espera que la economía colombiana crezca 3,5% el 2023.

En América Latina, el organismo multilateral dice que la recuperación económica fue de un estimado de 6,7% en 2021, pero también se desacelerará en este 2022 a 2,6%, y volverá a tomar un pequeño impulso en 2023, con un crecimiento del PIB de la región de 2,7%.

*"La economía mundial se enfrenta simultáneamente al COVID-19, la inflación y la incertidumbre respecto de las políticas; el gasto público y las políticas monetarias se adentran en un territorio desconocido. El aumento de la desigualdad y los problemas de seguridad son particularmente perjudiciales para los países en desarrollo",* dijo David Malpass, presidente del Grupo Banco Mundial.

El Banco Mundial espera que el crecimiento mundial se desacelere notablemente, de 5,5% en 2021 a 4,1% en 2022 y a 3,2% en 2023. Esto debido a las nuevas amenazas derivadas de las variantes de covid-19 y el aumento de la inflación, la deuda y la desigualdad de ingresos, lo que podría poner en peligro la recuperación de las economías emergentes y en desarrollo. La propagación de Ómicron indica que probablemente la pandemia seguirá golpeando la economía a corto plazo.

#### 1.2. Entorno Económico

En Colombia la venta de tiquetes aéreos se realiza a través de 3 vías: i) aerolíneas, quienes prestan servicios aéreos comerciales de transporte público; ii) agencias de viajes y turismo, quienes se dedican profesionalmente a vender planes turísticos, que dentro de sus funciones tienen la posibilidad de reservar y vender pasajes nacionales e internacionales; y iii) buscadores de vuelos por internet, cuya herramienta ayuda a encontrar tiquetes, en términos de fechas y horarios, comparando precios de acuerdo a las necesidades del comprador.

La actividad económica está dividida en tres sectores: sector primario o agropecuario; sector secundario o industrial; y sector terciario o de servicios.

---

<sup>1</sup> <https://www.larepublica.co/globoeconomia/colombia-la-economia-de-mayor-crecimiento-economico-en-latinoamerica-en-2022-3284642>



En ese orden de ideas, el objeto contractual de este proceso se encuentra enmarcado en el sector terciario de la economía denominado macro sector servicios, el cual incluye todas aquellas actividades que no producen una mercancía en sí, pero que son necesarias para el funcionamiento de la economía.

De acuerdo al Boletín Técnico – Encuesta Mensual de Servicios (EMS) Diciembre de 2021 emitido con fecha 14 de Febrero de 2022 por el DANE, a continuación se muestra en la gráfica la variación anual de ingresos nominales según subsector de servicios. Según el mismo documento, en diciembre de 2021, 16 de los 18 subsectores de servicios presentaron variación positiva en los ingresos totales, en comparación con diciembre de 2020<sup>2</sup>.

Gráfico N°1: Variación anual de los ingresos nominales, según subsector de servicios. Total Nacional. Diciembre 2021



Fuente: DANE – EMS  
p Cifra provisional

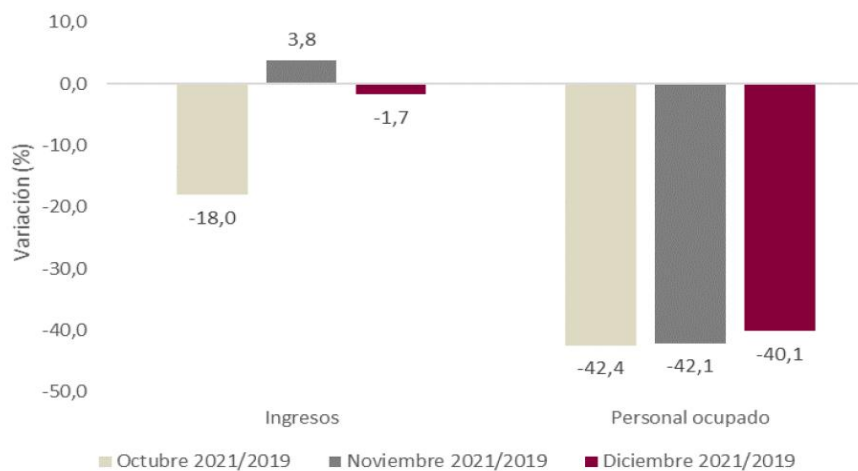
### 1.3. Ingresos nominales y personal ocupado

En el cuarto trimestre de 2021 las agencias de viaje registraron una variación bienal de -5,4% en ingresos nominales y -41,6% en el personal ocupado. Siendo así, los ingresos nominales par los meses de octubre y diciembre disminuyeron 18,0% y 1,7% respectivamente y para el mes de noviembre aumentaron 3,8%. El personal ocupado en los tres meses disminuyó 42,4%; 42,1% y 40,1% respectivamente, tal como se refleja en la siguiente gráfica<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> [https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files\\_articulos/boletin\\_tecnico\\_emsb\\_dic.pdf](https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files_articulos/boletin_tecnico_emsb_dic.pdf)

<sup>3</sup> [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/agen\\_viajes/bol\\_mta\\_IVtrim21.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/agen_viajes/bol_mta_IVtrim21.pdf)

Gráfico N°2: Variación bienal de ingresos nominales y personal ocupado. Comportamiento Mensual. IV trimestre 2021



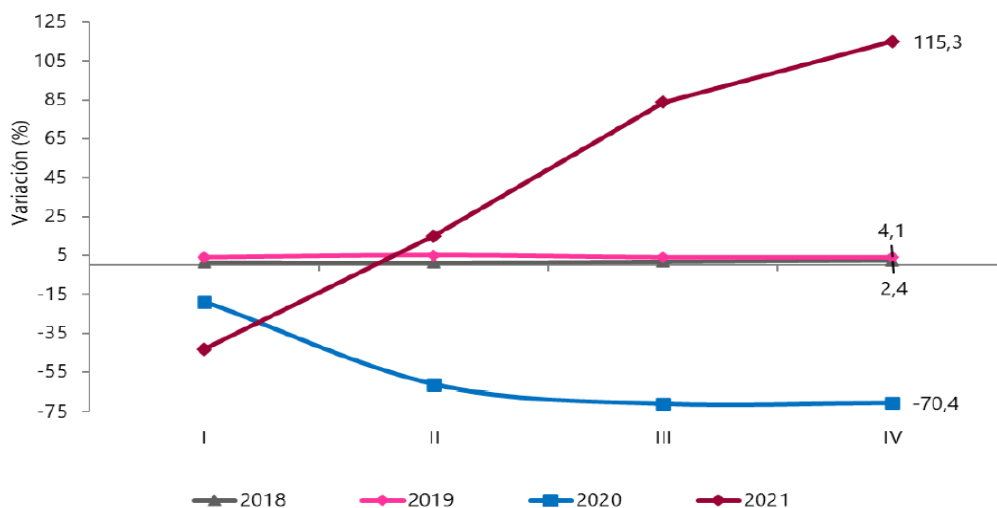
Fuente: DANE, MTA  
P: provisional

A  
Ve

### 1.3.1. Variación año corrido de ingresos nominales

En lo corrido del año 2021 hasta el cuarto trimestre, los ingresos nominales de las agencias de viaje presentaron una variación de 115,3% en comparación con el mismo periodo 2020.

Gráfico N°3: Variación año corrido de los ingresos nominales. Total Nacional. 2018 (I trimestre) – 2021 (IV trimestre)



Fuente: DANE, MTA.  
P: provisional

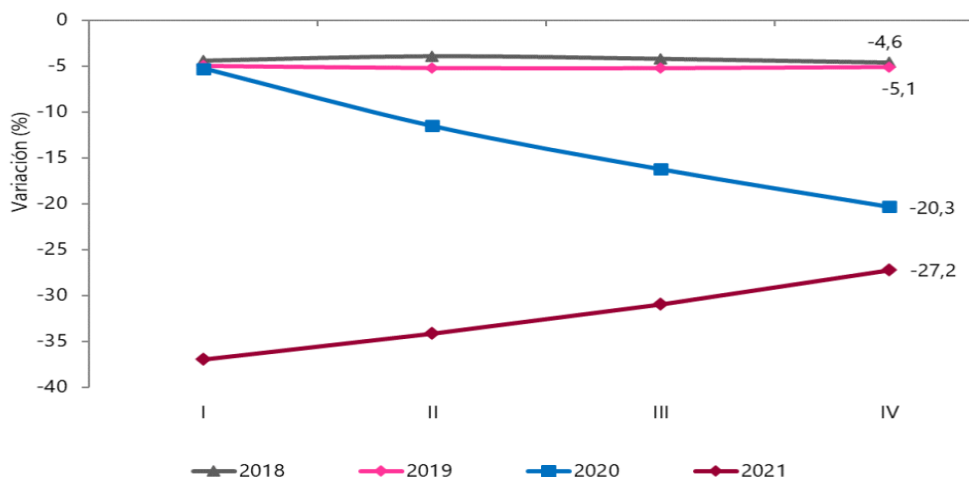
A



### 1.3.2. Variación año corrido de personal ocupado

En lo corrido del año hasta el cuarto trimestre de 2021, el personal ocupado de las agencias de viaje disminuyó 27,2% en relación con el mismo periodo de 2020.

Gráfico N°4: Variación año corrido del personal ocupado. Total Nacional. 2018 (I trimestre) - 2021 (IV trimestre)



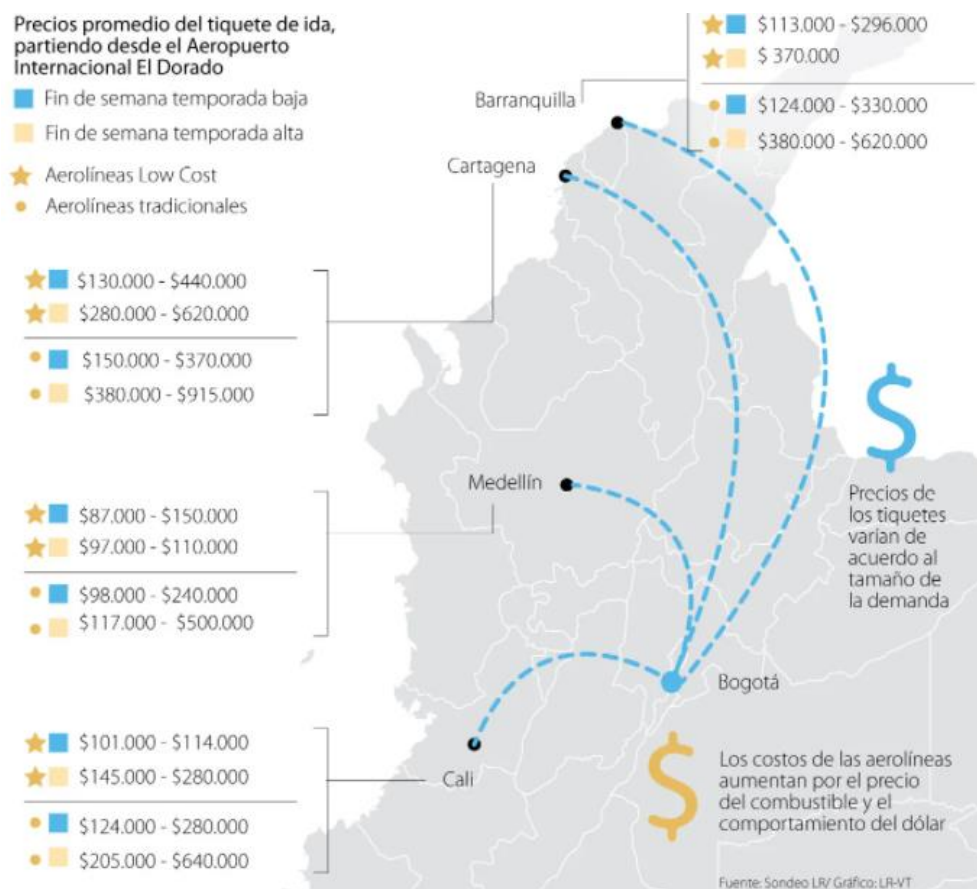
Fuente: DANE, MTA.  
P: provisional

Durante los últimos 2 años las aerolíneas y agencias de viajes han tomado nuevas medidas en beneficio de los clientes y sus necesidades, pues la crisis sanitaria ha permitido que estas empresas replanteen sus propuestas comerciales y de ventas; logrando brindar a los clientes algunos beneficios relacionados a cancelaciones y aplazamientos de viajes, cambios de fechas, entre otros.

### 1.4. Análisis del Mercado

En el mercado colombiano, la venta de tiquetes aéreos es realizada principalmente a través de agencias de viajes, aerolíneas y/o páginas webs. La actual emergencia sanitaria ha provocado cambios en el mercado, afectando a muchas aerolíneas o agencias de viajes en procesos de reorganización, lo cual se venido recuperando, a pesar de los rebotes del COVID - 19.

La ley de oferta y demanda también aplica para este tipo de industria, pues los precios de tiquetes presentan fluctuaciones conforme al comportamiento del mercado, variación del dólar y/o del combustible. Sin embargo, los precios de este tipo de servicios fluctuarán considerando la demanda existente.

Gráfica N°5: Panorama de los tiquetes de avión para viajar en temporada alta<sup>4</sup>

En las aerolíneas tradicionales como Avianca y Latam, tienen precios que oscilan entre los \$124.000 y \$280.000 en temporada baja para Cali; no obstante, en temporada alta estas opciones se incrementan entre \$205.000 y \$640.000.

Para el caso de Medellín en temporada baja se pueden encontrar precios a menos de \$100.000; sin embargo, en temporada alta estos precios pueden oscilar entre \$110.000 y \$500.000, dependiendo del horario.

Los destinos con playa como Cartagena y Barranquilla pueden presentar valores más costosos en temporada alta, pues ofrecen tiquetes hasta de \$915.000, especialmente porque se trata de destinos más concurridos para vacacionar.

Todos estos precios estimados pueden presentar fluctuaciones importantes, lo cual varía de acuerdo a la anticipación con la que se compren los tiquetes.

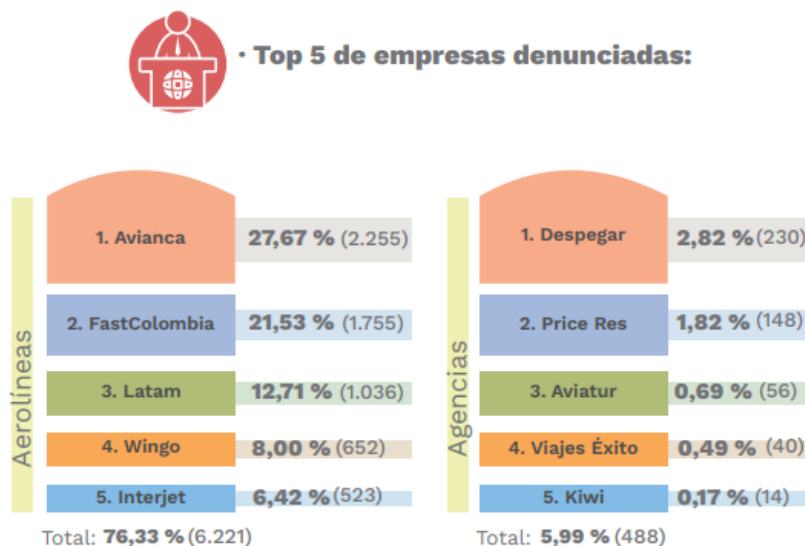
<sup>4</sup> Link: [Conozca el aumento que tendrán los precios de tiquetes durante temporada alta \(larepublica.co\)](https://larepublica.co). 08 de Noviembre de 2021.

Si se habla de la capacidad operativa del aeropuerto El Dorado, la Aeronáutica Civil incrementó esta pasando de 47 a 65 operaciones por hora, es decir, 28 aterrizajes y 37 despegues a partir de noviembre de 2021.

## 2. ANÁLISIS DE LA OFERTA

Tal como se mencionó previamente, la oferta de tiquetes aéreos se puede dar a través de aerolíneas o agencias de viajes. Según información proporcionada por el 2º Boletín de Gestión sobre Servicios de Transporte Aéreo, cuyo estudio fue realizado entre el 25/05/2020 y el 20/05/2021 se observa la siguiente gráfica de aerolíneas y agencias con la mayor cantidad de PQRS:

Gráfica N°6: Top de empresas denunciadas



Fuente: boletin9.cdr (supertransporte.gov.co)

Se puede observar que Avianca y FastColombia son las aerolíneas con los mayores porcentajes de denuncias (27,67% y 21,53% respectivamente). Asimismo, se encuentran las siguientes agencias: Despegar con un 2,82% y Price Res con un 1,82%.

Desde otra arista, se realizó una recopilación de empresas que podrían otorgar el servicio de suministro de tiquetes aéreos, entre las cuales se pueden encontrar las siguientes:



Nro.	EMPRESA
1	ABORDO VIAJES Y TURISMO
2	AEROVISIÓN MAYORISTAS DEL TURISMO
3	AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO AVIATUR S.A.S.
4	AEROMUNDO TOURS AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO
5	EXPRESO VIAJES Y TURISMO EXPRESO SAS
6	COLOMBIAN TOURIST
7	PULLMAN TOURS
8	TURISMO AL VUELO
9	COLAEREO
10	OSSA Y ASOCIADOS
11	SUBA TOURS
12	BCD TRAVEL
13	AEROVIAJES PACÍFICO
14	TEQUENDAMA
15	AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO A VOLAR LTDA
16	AVENTOURS
17	A VOLAR VIAJES Y TURISMO LTDA
18	DNR INTERNACIONAL
19	FESTIVAL TOURS SAS
20	GOLD TOUR S.A.S

Fuente: Elaboración propia

### 3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

A continuación, se presenta información referente a la demanda de tiquetes aéreos, específicamente en lo que respecta a lo efectuado por el Fondo de Financiamiento de la Infraestructura Educativa – FFIE.

#### 3.1. Adquisiciones previas de la entidad en materia de Operador de Tiquetes

La entidad actualmente tiene contratado el servicio de adquisición de tiquetes aéreos, bajo el Contrato de Prestación de Servicios N°1380-499-2021 con la empresa SUBATOURS, NIT 800.075.003-6.

Este contrato comenzó a regir a partir del 12 de Febrero de 2021, cuyo objeto contractual es el siguiente: *"El Contratista se obliga en forma personal, con total autonomía técnica y administrativa, a prestar sus servicios consistentes en el suministro de tiquetes aéreos nacionales e internacionales requeridos para la Unidad de Gestión del Fondo de Financiamiento de la Infraestructura Educativa UG FFIE, con el fin de atender las necesidades de desplazamiento de sus profesionales y técnicos"*, el cual se encuentra vigente, cuya fecha de finalización es el 12 de julio de 2022 o hasta agotar la bolsa de recursos, lo primero que ocurra.

En presencia del actual escenario, es que se hace necesario dar continuidad al servicio de adquisición de tiquetes aéreos, para lo cual se realizará una Invitación Abierta con el fin de satisfacer dicha necesidad.



### 3.2. Estimación de la demanda

El contrato inicial con SUBATOURS se realizó por un valor de NOVECIENTOS MILLONES DE PESOS M/CTE (\$900.000.000), más una adición de CUATROCIENTOS CINCUENTA MILLONES M/CTE (\$450.000.000), sumando un total de MIL TRESCIENTOS CINCUENTA MILLONES DE PESOS M/CTE (\$1.350.000.000).

Considerando que actualmente el pago promedio mensual por concepto de tiquetes aéreos ha sido de OCHENTA Y NUEVE MILLONES DOSCIENTOS SIETE MIL QUINIENTOS DIECISEIS PESOS M/CTE (\$89.207.516) durante los últimos 6 meses; y teniendo en cuenta la finalización y entregas de obras de instituciones educativas; además del aumento en la frecuencia de viajes y la activación económica del país; se estima que **MIL CIENTO TREINTA Y UN MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS NOVENTA Y TRES PESOS M/CTE (\$1.131.374.593) IVA INCLUIDO** alcanzaría para un total de 12 meses, bajo el supuesto de un incremento sostenido de 1% mensual en los vuelos realizados por los profesionales y técnicos de la UG FFIE.

La estimación anterior se realizó con base en las facturaciones de los últimos 6 meses por concepto de viajes nacionales, conforme al siguiente detalle:

Facturas por Mes	Valor Facturado
2021- Septiembre	\$ 100.295.849
2021- Octubre	\$ 73.251.149
2021- Noviembre	\$ 104.113.417
2021- Diciembre	\$ 87.160.441
2022- Enero	\$ 53.302.904
2022- Febrero	\$ 117.121.337
<b>Promedio últimos 6 meses</b>	<b>\$ 89.207.516</b>

Fuente: Elaboración propia con base en información de la UG FFIE

De esta forma, es posible tomar como base el promedio de los últimos 6 meses y construir una proyección para un contrato de 12 meses, estimando un incremento sostenido en los viajes de 1% mensualmente; de tal forma que la proyección del nuevo contrato queda tal como se muestra a continuación:

Proyección Meses	1% Proyectado Mensual
Mes 1	\$ 89.207.516
Mes 2	\$ 90.099.591
Mes 3	\$ 91.000.587
Mes 4	\$ 91.910.593
Mes 5	\$ 92.829.699
Mes 6	\$ 93.757.996
Mes 7	\$ 94.695.576
Mes 8	\$ 95.642.532
Mes 9	\$ 96.598.957
Mes 10	\$ 97.564.947
Mes 11	\$ 98.540.596
Mes 12	\$ 99.526.002
<b>Total</b>	<b>\$ 1.131.374.593</b>

Fuente: Elaboración propia con base en información de la UG FFIE





#### 4. ANÁLISIS DE PRECIOS

Las aerolíneas y agencias de viajes aplican ley de oferta y demanda para los precios de los tiquetes, por lo cual estos fluctúan dependiendo de la temporada y de otros factores tales como: aumento o baja del dólar, precio del combustible, demanda; así como también influyen otros factores como: tipo de tiquete y clase; horas y fechas de viajes.

Para este tipo de contratos, es importante que la agencia que suscriba el mismo, mantenga informada a la UG FFIE, durante el plazo de ejecución de éste, sobre las condiciones y restricciones que presentan cada uno de los tiquetes aéreos, emitidos por las aerolíneas, entre los cuales se encuentran: planes e incentivos a sus usuarios frecuentes, nuevas reglamentaciones en materia de tasas portuarias, sobretasas e impuestos que afecten la tarifa aplicable a los tiquetes aéreos solicitados y modificación en las rutas, horarios o autorizaciones de nuevas aerolíneas transportadoras.

De acuerdo a la Resolución 3596 de 2006, se ajustarán los valores de las tarifas administrativas por ventas nacionales conforme a la variación de IPC del año inmediatamente anterior, cifra publicada por el DANE. Para el caso de los trayectos internacionales se considerará lo establecido en el literal e) del artículo 3º de la Resolución 3596 y la resolución 1507 que modifica sus rangos.

Además, es necesario tener en consideración que los precios de los tiquetes no son objeto de ponderación, toda vez que los componentes que inciden en su valor (tarifa, impuesto de combustible, tasa portuaria, IVA, cargo administrativo) están regulados por cada aerolínea y son refrendados por la Aeronáutica Civil y por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo – IATA. También los precios son afectados por factores como la anticipación de la compra y temporada.

#### 5. ANÁLISIS FINANCIERO

Para realizar el análisis financiero del sector se tomaron como referencia 4 estudios elaborados por las siguientes entidades: Contraloría General de la República, Departamento Administrativo para la Prosperidad Social, Procuraduría General de la Nación y Superintendencia de Industria y Comercio; arrojando los resultados que se detallan a continuación, los cuales fueron tomados como línea de base, calculada conforme a una media aritmética, para solicitar como requisitos a los proponentes de la presente Invitación Abierta.

Los estudios referenciados previamente fueron obtenidos de la plataforma SECOP II, y se tuvo en cuenta 3 procesos llevados a cabo en el año 2022 y uno del año 2020; así como también se tuvo en consideración las cuantías de éstos, los cuales fluctúan entre los \$835.000.000 y los 3.000.000.000.

El cuadro que se detalla a continuación muestra cada uno de los indicadores reflejados en los procesos analizados y posteriormente se dan a conocer los indicadores que se solicitarán en la presente invitación.



ENTIDAD	OBJETO	Valor de Contrato	Fecha	Criterios					
				Financieros			Capacidad Organizacional		
				Indice de Liquidez	Indice de Endeudamiento	Razón de Cobertura de Intereses	Capital de Trabajo	Rentabilidad del Patrimonio (ROE)	Rentabilidad del Activo (ROA)
Contraloría General de la República	Suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales para el desplazamiento de los servidores públicos y contratistas de la Contraloría General de la República, cuando en ejercicio de sus funciones o por necesidad del servicio requieran trasladarse al interior o exterior del país.	\$3.000.000.000	Febrero de 2022	>=0,55	<=82,18%	>=1,39	Sin dato	>=3,71%	>=2,11%
Departamento Administrativo para la Prosperidad Social	Contratar el suministro de tiquetes aéreos nacionales e internacionales requeridas para el Departamento Administrativo para la Prosperidad Social, con el fin de atender las necesidades de desplazamiento de sus servidores públicos y contratistas.	\$1.036.030.839	Enero de 2020	>=1,4	<=65%	>=1,10	>= \$280.000.000 (equivalente al 27% del Presupuesto Oficial)	>=6%	>=5%
Procuraduría General de la Nación	Suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales para el desplazamiento de los servidores públicos de la Procuraduría General de la Nación y personal de la Policía asignado a la entidad, cuando el ejercicio de sus funciones o por necesidad del servicio requieran trasladarse al interior o exterior del país. Asimismo, para el traslado de los empleados públicos y sus familias, cuando estén autorizados para ello.	\$ 835.000.000	Febrero de 2022	>=1	<=70%	>=2	Sin dato	>=8%	>=4%
Superintendencia de Industria y Comercio	Contratar el suministro de pasajes aéreos en rutas nacionales e internacionales, para sus funcionarios y colaboradores, cuando para el ejercicio de sus funciones u obligaciones, sea necesario su desplazamiento al interior o al exterior del país.	\$1.022.202.121	Marzo de 2022	>1	<=70%	>=1,5	>=30% Presupuesto Oficial	>=4%	>=1,2%
<b>MEDIA ARITMÉTICA</b>				<b>&gt;=0,98</b>	<b>&lt;=71,80%</b>	<b>&gt;=1,50</b>	<b>&gt;=28,5% del Presupuesto Oficial</b>	<b>&gt;=5,43%</b>	<b>&gt;=3,08%</b>

Fuente: Elaboración propia



### 5.1. Indicadores de capacidad financiera

- **Índice de Liquidez**

Es el resultado de la división del Activo Corriente / Pasivo Corriente, el cual determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo. Se requiere un índice mayor o igual a **0,98**.

- **Índice de Endeudamiento**

Es el resultado de la división del Pasivo Total / Activo Total, el cual determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación (pasivos y patrimonio) del proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos. Se requiere un índice menor o igual a **71,80%**.

- **Razón de Cobertura de Intereses**

Se calcula con la utilidad operacional dividida por los gastos de intereses; este indicador refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. Teniendo en cuenta la complejidad la complejidad del objeto a ejecutar y con el fin de garantizar el suficiente flujo (capacidad líquida de dinero) para pagos a acreedores y demás que garantice la prestación oportuna e idónea del objeto contractual que se requiere que el mismo contratista desarrolle sin ningún contratiempo financiero que llegare a perjudicar la prestación del mismo. Se requiere un índice mayor o igual a **1,50**.

- **Capital de Trabajo**

Es el resultado de la diferencia entre el Activo Corriente menos el Pasivo Corriente; este indicador permite establecer si una empresa está en capacidad de pagar sus compromisos a su vencimiento y al mismo tiempo satisfacer contingencias e incertidumbres. Se requiere un índice mayor o igual al **28,5%** del Presupuesto Oficial.

Indicador	Índice Requerido	Fórmula Proponente Individual	Fórmula Proponente Plural
Índice de Liquidez (IL)	Mayor o Igual a <b>0,98</b>	$IL = \frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$	$IL = \frac{\sum ACn \times \%n}{\sum PCn \times \%n}$
Índice de Endeudamiento (IE)	Menor o Igual a <b>71,80%</b>	$IE = \frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}$	$IE = \frac{\sum PTn \times \%n}{\sum ATn \times \%n} (\%)$
Razón Cobertura de Intereses (CI)	Mayor o Igual a <b>1,50</b>	$CI = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Gastos de Intereses}}$	$CI = \frac{\sum UOn \times \%n}{\sum GIn \times \%n}$
Capital de Trabajo (CT)	Mayor o Igual al <b>28,5%</b> del Presupuesto Oficial	$CT = \text{Activo Corriente} - \text{Pasivo Corriente}$	$CT = \sum ACn - \sum PCn$ Sumatoria Simple



Dónde;

ACn : Activo Corriente de cada integrante de consorcio o unión temporal.

PCn : Pasivo Corriente de cada integrante de consorcio o unión temporal.

PTn : Pasivo Total de cada integrante de consorcio o unión temporal.

ATn : Activo Total de cada integrante de consorcio o unión temporal.

UOn : Utilidad Operacional de cada integrante de consorcio o unión temporal.

GI n : Gastos de intereses de cada integrante de consorcio o unión temporal.

CT : Capital de trabajo

%n : Porcentaje de Participación de cada integrante de consorcio o unión temporal.

**Nota 1:** Para el caso de consorcios o uniones temporales, se tomará el promedio ponderado de cada uno de los integrantes, de acuerdo con su porcentaje de participación, así como lo señala la fórmula para oferente plural en la tabla anterior, con excepción del indicador de **Capital de Trabajo** el cual se acreditará con la sumatoria simple de cada componente. La Entidad no permitirá la participación de proponentes o integrantes de consorcios o uniones temporales con valores de capital de trabajo, negativos, **so pena de RECHAZO**.

**Nota 2:** Para calcular el indicador de cobertura de intereses, si la totalidad de los integrantes del consorcio o unión temporal presenta como gastos de intereses un valor de cero (0), no se podrá calcular dicho indicador, en este caso el Proponente plural **CUMPLE**. La UG-FFIE no permitirá la participación de proponentes o integrantes de consorcios o uniones temporales con valores de razón de cobertura de intereses negativos, **so pena de RECHAZO**.

**Nota 3:** Para la evaluación de proponentes singulares, en el indicador de razón de cobertura de intereses, los oferentes cuyos gastos de intereses sean cero (0), no podrán calcular dicho indicador, en este caso el Proponente **CUMPLE**. Si su utilidad operacional es negativa, el proponente singular **NO CUMPLE**.

**Nota 4:** El capital de trabajo representa la liquidez operativa del proponente, es decir el remanente del proponente luego de liquidar sus activos corrientes (convertirlos en efectivo) y pagar el pasivo de corto plazo. Un capital de trabajo positivo contribuye con el desarrollo eficiente de la actividad económica del proponente. Para la invitación se hace necesario el indicador de capital de trabajo, dado que, analizadas las variables del proceso, es indispensable medir la solvencia del proponente en términos absolutos, garantizando que el futuro CONTRATISTA cuente con los recursos para iniciar la operación del contrato y pueda realizar los gastos preoperativos, operativos o inversiones requeridas.

Los Proponentes que se presenten de forma individual o bajo una Estructura Plural, deberán acreditar un capital de trabajo, Mayor o Igual al 28,5% del Presupuesto Oficial.

Este indicador se verificará con la información financiera contenida en el Registro Único de Proponentes (RUP) con corte a 31 de diciembre de 2020 o los estados financieros allegados por los proponentes de sociedades extranjeras.



## 5.2. Indicadores de capacidad organizacional

- **Rentabilidad de patrimonio (ROE)**

Utilidad operacional dividida por el patrimonio, el cual determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente. Se requiere un índice mayor o igual a **5,43%**.

- **Rentabilidad sobre activos (ROA)**

Utilidad operacional / Activo Total, el cual determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre patrimonio. Se requiere un índice mayor o igual a **3,08%**.

Indicador	Índice Requerido	Fórmula Proponente Individual	Fórmula Proponente Plural
Rentabilidad del Patrimonio (ROE)	Mayor o igual a <b>5,43%</b>	$ROE = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Patrimonio}} (\%)$	$ROE = \frac{\sum UO_n \times \%n}{\sum P_n \times \%n} (\%)$
Rentabilidad del Activo (ROA)	Mayor o igual a <b>3,08%</b>	$ROA = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Activo Total}} (\%)$	$ROA = \frac{\sum UO_n \times \%n}{\sum A_{Tn} \times \%n} (\%)$

Dónde;

Uno : Utilidad Operacional de cada integrante de consorcio o unión temporal.

Pn : Patrimonio de cada integrante de consorcio o unión temporal.

ATn : Activo Total de cada integrante de consorcio o unión temporal.

%n : Porcentaje de Participación de cada integrante de consorcio o unión temporal.

**Nota 1:** Para el caso de consorcios o uniones temporales, se tomará el promedio ponderado de cada uno de los integrantes, de acuerdo con su porcentaje de participación, así como lo señala la fórmula para oferente plural en la tabla anterior.

**Nota 2:** En el caso que la Utilidad Operacional sea negativa para oferente individual, o que el resultado del indicador sea negativo para oferentes plurales, se calificará como **NO CUMPLE**.

**Nota 3:** La UG-FFIE no permitirá la participación de proponentes o integrantes de consorcios o uniones temporales con valores de Rentabilidad de Patrimonio y Rentabilidad de Activo negativos, **so pena de RECHAZO**.

Elaboró : Guillermo Ortuya León – Contratista Dirección Financiera y Administrativa  
 Fecha de elaboración : 30/03/2022