FORMATO ANÁLISIS DEL SECTOR

ANEXO 1

1. OBJETO:

Contratar la compra de un carrete hidráulico con accesorios para palangre de superficie y dispositivos SIA (AIS) para buques, en el marco del proyecto NACIONAL_2025_355_8 "Fortalecimiento de la FPI mediante la validación de un prototipo de movilidad marítima sostenible para el Centro de formación TUMACO – SENA" vigencia 2026.

2. CLASIFICACIÓN UNSPSC

El objeto contractual se clasifica en el siguiente código del Clasificador de Bienes y Servicios:

Clasificación UNSPS

Segmento	Nombre Segmento	Familia	Nombre Familia	Código Clase	Nombre Clase	Clasificación UNSPSC	Nombre Producto
25	Vehículos Comerciales, Militares y Particulares, Accesorios y Componentes	2511	Transporte marítimo	251115	Embarcaciones marítimas comerciales	25111500	Embarcaciones marítimas comerciales

3. ASPECTOS GENERALES

El desarrollo de la industria naval es uno de los intereses marítimos de Colombia debido a su importancia en términos de la defensa del territorio y el desarrollo económico. Esta industria tiene un efecto que apalanca la economía. capaz de ser un motor generador de empleo en diferentes ramas de actividad económica. En este artículo se revisan los vínculos de la industria naval con otros sectores y se proponen recomendaciones para su desarrollo en el país contribuyendo a la visión de Colombia corno Potencia Media Oceánica.

La industria naval representa un sector estratégico para el desarrollo nacional y regional. Esto se debe á que utiliza una serie de componentes (insumos, equipos e instalaciones) que provienen de una muy amplia diversidad de sectores manufactureros, a partir de lo cual se generan encadenamientos productivos importantes para dinamizar la economía. Colombia como pais ribereño, con casi el 50% del territorio nacional compuesto por territorios marítimos en el Caribe y el Pacífico, una red Fluvial de más de 24.000 kilómetros de los cuales el 75% son navegables, tiene toda la potencialidad para impulsar el desarrollo de la industria naval. En el presente ensayo se busca resaltar el vínculo de la industria naval con el sector petrolero, por varias razones:

1. A nivel mundial el petróleo y sus derivados son la principal mercancía transportada por vía marítima.
2. Para todas las operaciones petroleras de ultramar el sector naval aporta infraestructura indispensable para realizar dichas operaciones.
3. Dentro de la cadena de valor se encuentran nexos con la industria petrolera, y ambos sectores requieren una importante integración vertical, con la consecuente participación de numerosos actores.

Desde esta perspectiva el sector público está llamado a desempeñar un papel protagónico, tanto por su aspecto estratégico para el Desarrollo regional y nacional como por su amplia potencialidad para aumentar las bases de empleabilidad de las empresas colombianas, a través de la incorporación de trabajo altamente calificado, entre otros aspectos.
En este orden de ideas, el presente ensayo tiene como fin proponer la generación de conciencia marítima y fluvial, a través del desarrollo naval para la defensa de los intereses marítimos y fluviales, para que esta contribuya a la proyección internacional del país mediante el aumento de su capacidad industrial naval y su integración regional, aprovechando sinergias entre sectores industriales.

Contexto mundial.

A nivel mundial, la industria naval se caracteriza por ser muy competitiva y desde hace más de diez años está experimentando un gran periodo de expansión a nivel mundial (Scarselleta, Regalini, Juana £ Axopian, 2013). La construcción Internacional de buques alcanzó un máximo histórico de 102 millones GT en 201 impulsada por los pedidos realizados en 2007, previos a la desaceleración económica. En los años siguientes se ha experimentado una caída de los pedidos, los precios y la producción.

Asia concentra el 90% de producción de embarcaciones mundiales apoyada por políticas de Estado, integración sectorial, productividad, y bajo costo laboral como es el caso de China, los principales astilleros en el mundo se localizan en Coree del Sur y Japón y están apoyados por un sector de soporte extenso de proveedurías de acero.

Las principales empresas son: Hyundai, Samsung, Daewoo, Hyundai Samho, Hyundai Mipo y STX en Corea del Sur y Dalian y Sungdong en China. La industria de astilleros ha experimentado en el último siglo un traslado geográfico de producción, desde Europa hasta Asia, siguiendo un patrón de desarrollo basado en un crecimiento por liderazgo en costos (Productiva, 2013).
Los 4 principales astilleros del mundo concentraron el 25% de los pedidos a inicio del 2012. Las continuas ampliaciones de capacidades de producción en China y Corea del Sur desde el 2007 han generado un exceso mundial de oferta. Europa lidera la demanda de embarcaciones con el 40% de valor de los pedidos durante el lapso 2004-2007 (Productiva, 2013).

Contexto Regional.

En Latinoamérica la construcción de embarcaciones ha crecido impulsada por la construcción de buques tanqueros, graneleros y offshore. siendo liderada por Brasil, que cuenta con la producción total de portacontenedores y prácticamente la totalidad de tanqueros. En este país se encuentran

los principales astilleros de Sudamérica que se ven favorecidos por políticas de apoyo para la construcción nacional de embarcaciones offshore (Productiva, 2013).

En Ecuador la industria naval está concentrada en un puñado de empresas, con la estatal Astilleros Navales (Astinave EP) a la cabeza, y con alrededor de 12 astilleros considerados medianos, repartidos en el país, según datos del 2014 de la Subsecretaría de Puertos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (Líderes, 2016).

En Perú la industria naval es vista como una actividad estratégica e importante para el país, que no solo produce divisas, sino también es una fuente generadora de empleo. Servicios Industriales de la Marina (SIMA) cuenta con tres centros de operaciones ubicados en las ciudades de Callao, Chimbote e Iquitos y tiene como misión contribuir con la Defensa Nacional y el desarrollo socioeconómico y tecnológico de Perú, liderando proyectos de gran envergadura, tanto en industria naval como en metalmecánica. Es de destacar esto último, ya que dentro de sus líneas de negocio tiene un portafolio en metalmecánica que ofrece, incluso, la construcción de puentes.

Industria naval en Colombia.

Desde hace más de sesenta años, el país viene realizando esfuerzos aislados por establecer una industria astillera capaz de construir y dar soporte técnico a embarcaciones marítimas y fluviales para la defensa de la soberanía nacional y para promover el comercio exterior e interior, marítimo y fluvial, respectivamente.

Hoy en día se cuenta con astilleros en ciudades como Cartagena, Barranquilla, Buenaventura, Turbo, incluso en ciudades andinas como Medellín y Bogotá que poseen astilleros especializados en navegación fluvial, para un total de 53 astilleros en el país (DIMAR, 2010).
La Industria se concentra en la ciudad de Cartagena, en donde se encuentran los astilleros más importantes como Industrias Astivik S.A. Cotecmar y Ferroslauimar 5.4.

El sector ha venido avanzado a grandes pasos en las últimas décadas, no obstante, se hace pertinente implementar políticas que faciliten su posicionamiento, desarrollo y consolidación.

Es necesario reconocer que los costos de producción, resultado de la carga impositiva en los aranceles, las restricciones en materia aduanera y otros factores, han minado su competitividad.
Con la creación de Cotecmar el país ha avanzado en la construcción de buques y artefactos navales.

Actualmente, esta corporación exporta sus bienes y servicios a diferentes países de la región. Sin embargo, las modificaciones en materia fiscal y aduanera son urgentes para hacer competitiva esta industria nacional (PNOEC, 2018).
Como estrategia para potencializar esta industria, en la actualidad el Gobierno nacional estima invertir USD 4.440 millones para desarrollar el programa Plataforma Estratégica de Superficie (PES), con el cual se proyecta la construcción de un buque tipo fragata pera el 2025. Se espera que este proyecto permita dinamizar múltiples sectores de la industria nacional asociados a la actividad astillera e impulsar el desarrollo económico, la innovación, el emprendimiento, la transferencia tecnológica y la generación de conocimiento. En conclusión, para continuar con el crecimiento y

progreso de la industria marítima en Colombia, es necesaria la implementación de las estrategias requeridas para el desarrollo del sector astillero (PNOEC, 2018).

Rol del Estado en el sector astillero.

La necesidad de ingentes volúmenes de capital e infraestructura hacen imprescindible la intervención del Estado para el desarrollo de la industria naval. Las inversiones necesarias son de tal envergadura que escapan a las posibilidades de Lin astillero individual, de ahí la importancia del rol del Estado en la generación de las condiciones necesarias para que el sector se consolide.
En lo concerniente a la industria naval en Colombia, la principal regulación se encuentra en los Decretos 2324 de 1284 y 5057 de 2009, los cuales establecen los organismos que han sido creados para llevar a cabo las labores de vigilancia, control y ejecución de las normas en las labores relacionadas con la actividad naval y marítima.
Adicional a lo contenido en estas normas, la Política Nacional de Océanos y los Espacios Costeros (PNOEC) tienen corno objetivos específicos:

- Establecer las condiciones necesarias para el desarrollo integral de los espacios marítimos a través del ejercicio de la soberanía, la promoción de los intereses marítimos y la cooperación internacional, encaminando al país hacia un liderazgo regional en los temas del mar,
- Salvaguardar la soberanía e integridad del territorio marítimo nacional.
- Alcanzar el liderazgo regional en cuanto al desarrollo del sistema portuario, el transporte marítimo, la industria naval, el uso sostenible de los recursos marino costeros y el turismo marítimo y recreativo, creando así las condiciones que favorezcan el desarrollo económico del país.
- Establecer un ordenamiento marino-costero que permita compatibilizarlas distintas visiones, políticas, planes, programas y acciones sobre el territorio, buscando un desarrollo espacial armónico e integrado en el marco de la gobernanza, que brinde bienestar y genere condiciones de seguridad a las poblaciones costeras.
- Generar las condiciones necesarias que permitan mantener un ambiente marino costero sano y promuevan la conservación y el uso sostenible de los recursos
- Generar y fortalecer la conciencia y apropiación territorial marítima, los programas académicos orientados al mar y el desarrollo de Ciencia, Tecnología e Innovación, creando las condiciones que permitan la inserción de la cultura marítima en el que hacer nacional.

Es de destacar la inclusión del desarrollo de la industria naval dentro de los objetivos específicos de la PNOEC, enmarcada en el área temática de desarrollo económico y asignando la responsabilidad al Estado colombiano de fomentar una infraestructura de astilleros en Colombia para la construcción en serie, para lo cual deberá privilegiar la adquisición de tecnologías, capacidad innovadora y preparación de personal altamente calificado, con el objetivo de convertir la Industria Naval en un renglón exportador de gran impacto, a partir del aprovechamiento de la ubicación estratégica del país con acceso a dos mares (PNOEC, 2018).

La industria de astilleros está caracterizada como un sector con infraestructura por desarrollar, en el cual se identifica un potencial exportador, por lo que es necesario ampliar las actividades más allá de la reparación y mantenimiento de embarcaciones. Se debe impulsar el desarrollo de una industria

astillera, capaz de construir y dar soporte técnico a embarcaciones marítimas y fluviales para la defensa de la Soberanía Nacional y para promover el comercio exterior e interior, con autosuficiencia en la tecnología naval, fluvial y marítima (PNOEC, 2018).
Dentro de las líneas de acción pare su desarrollo, la PNOEC propone:

- Desarrollar marcos normativos y acciones que generen mayor competitividad a la industria astillera nacional, eliminando las protecciones negativas existentes.
- Promover a través del Programa PES la competitividad en el diseño, construcción y reparación de embarcaciones que contribuyan a la transformación productiva del país.
- Fomentar el desarrollo de clúster astilleros a lo largo de las costas Caribe y Pacífica, privilegiando aquellos puertos que ofrecen una posición geográfica estratégica y que además proveen ventajas comparativas en cuanto a ubicación, profundidad y protección de la bahía.

Llama la atención el énfasis dado al desarrollo de astilleros en las costas, lo cual se podría complementar con astilleros menores en las cuencas fluviales permitiendo integrar ejes de desarrollo geoeconómicos internos o regionales que aporten a la proyección bioceánica del país consolidando el crecimiento sustentable de las poblaciones ribereñas.

Este desarrollo puede basarse en la óptima organización, el empleo y el aprovechamiento de capacidades instaladas en otros sectores como, por ejemplo, la industria petrolera.

Cotecmar: empresa ancla y punta de lanza del sector astillero Nacional.

Fue creada en el año 2000 por el Ministerio de Defensa nacional, la Universidad Nacional, la Universidad del Norte y la Universidad Tecnológica de Bolívar. Tiene un sistema de Gestión de Calidad certificado por LRQA bajo los lineamientos de la Norma ISO 9001 versión 2008, para el diseño, construcción, modernización y reparación de buques y artefactos navales, además es pionera en Latinoamérica en la construcción de doble cascos bajo la certificación Germanischer Lloyd. Tiene dos plantas de operación, Lina en Boca grande donde prestan los servicios de reparación en dique y a flote, y la otra en Mamonal donde además de las reparaciones en dique y a flote. investigan, diseñan, reconstruyen y hacen trabajos de metalmecánica y soldadura y servicio de muelle (Cotecmar, 2017).

Cotecmar es un astillero líder en la investigación, diseño y construcción de embarcaciones especiales, como por ejemplo: la construcción en el año 2009 de una plataforma de bombeo flotante para Ecopetrol y en el año 2002 de una embarcación lacustre para el transporte fluvial de la empresa Isagen, así mismo, es el diseñador y constructor exclusivo de embarcaciones para la Armada Nacional, como patrulleros de apoyo, lanchas interceptoras y patrulleras: también elaboran diseños para personas particulares, como cascos, veleros o botes. Por otro lado, presta servicios a la industria en general, tales como trabajos en metalmecánica y soldadura, talleres de motores combustión interna diésel, taller de electricidad, automatización y control, refrigeración y aire acondicionado, departamento de inspección y ensayo. metrología y calibración y laboratorio de metrología (Cotecmar,2017).

Gobernanza del sector astillero en Colombia.

El Estado colombiano dentro de sus políticas públicas y dentro de su obligación de desarrollar y apoyar los diferentes sectores económicos del país mediante incentivos y acompañamiento, no interviene en el sector de los astilleros navales con políticas ni leyes profundas que le permitan a este tipo de empresas obtener un desarrollo sostenible. Adicionalmente los astilleros navales no son medidos corno un sector económico dentro de la economía nacional y, por lo tanto, no se manejan indicadores económicos propios, sus resultados se miden dentro del sector metalmecánico. En 2008 se presentó un proyecto de ley que buscaba regular la actividad de astilleros y talleres de reparación en Colombia que no prosperó. Actualmente los astilleros de la ciudad de Cartagena de Indias con el apoyo de la Asociación Nacional de Industriales (ANDI), se encuentran trabajando en la organización del sector y buscan establecer leyes y políticas concretas para agremiar a estas empresas (Vásquez, 2017). Así mismo, Cotecmar está liderando varios proyectos que buscan darle identidad al sector como el proyecto sistema sectorial de innovación (SSI). En conjunto con dos de las universidades más representativas del Caribe colombiano, se busca analizar el estado actual de los actores que componen el sistema de innovación de la industria astillera, y generar estrategias para su fortalecimiento, el Comité de Astilleros (CA) es un espacio de discusión con los astilleros más representativos del país, este busca definir proyectos conjuntos y temáticas de interés común; la red de astilleros (RA), con esta iniciativa se efectúa un despliegue comercial internacional presentando el portafolio de productos y servicios de un grupo de empresas del sector ubicadas en la Región Caribe Colombiana; la Ley de Astilleros (LA), este proyecto busca la obtención de exenciones tributarias y otros beneficios por el desarrollo de la actividad astillera y, por último, está la guía ambiental (GA), con la que se pretende la consolidación de un documento de buenas prácticas ambientales con los astilleros más representativos del sector ubicados en Colombia.

Todas estas son muy buenas iniciativas, que de implementarse lograrían un gran avance en materia de organización, reconocimiento y posicionamiento del sector a nivel nacional e internacional, pero que en la actualidad no pasan de sólo iniciativa y hasta el momento no se ha logrado concretar un esquema de organización, regulación y apoyo claro para este sector a nivel local y nacional (Cotecmar, 2015).

Integración de actores.

Es necesario generar una vinculación entre los sectores productivos y la Universidad constituyendo un círculo virtuoso de colaboración y de integración de distintas áreas del conocimiento, en una estrategia de desarrollo productivo con inclusión social. La competitividad del sector y las características inalienables de la actividad y del producto final hacen obligatorio el ejercicio de la cooperación continua entre los astilleros, las empresas auxiliares, las instituciones de ciencia y tecnología, los entes estatales, las entidades financieras y otros actores públicos o privados ligados directa o indirectamente a la industria naval.

Para ello es fundamental la integración del sector público, la empresa privada y la academia en la creación de sinergias que impulsen el desarrollo de la industria naval. Estos acuerdos de cooperación pueden, o no, estar fomentados y auspiciados, por los entes estatales, y pueden alcanzar distintos grados de institucionalización. Entre ellos: Acuerdos marco. convenios de colaboración, alianzas

estratégicas, clúster, consorcios de cooperación, mesas de análisis y planificación, etc. Una alternativa sería la constitución de una mesa nacional de la industria naval colombiana en la que se elaboren planes a mediano y largo plazo para su desarrollo.

Integración regional, una oportunidad para crecer.

Al ser un negocio cíclico, la industria astillera debe hallar nuevas alternativas. Unas las han encontrado en el negocio offshore, que permite una sostenibilidad en el tiempo. Para impulsar el desarrollo de la industria astillera en América se podría tratar de emular algunas de las estrategias exitosas de los países del sudeste asiático como mantener políticas a largo plazo para el desarrollo del sector en áreas como el apoyo al financiamiento, los incentivos a la construcción local, la protección a las importaciones, el apoyo al desarrollo tecnológico y una visión integral del sector (Semana, 2019).

Adicionalmente se deben considerar alianzas con los países asiáticos para poder adquirir y construir embarcaciones que reduzcan riesgos en la construcción naval, sobre todo en el área de diseño. La región necesita urgentemente una estrategia de crecimiento sustentada en las mejoras de los niveles de productividad en los astilleros. Del mismo modo, es urgente promover la integración entre los países de la región para dinamizar la economía a través de le incorporación de nuevas tecnologías,

Los beneficios de esa unión no solo se verían en el campo tecnológico, también sería muy valioso el compartir aprendizajes, el intercambio interpersonal de experiencias positivas y negativas que han ocurrido en otros países de la región. La integración panamericana es una alternativa viable para dinamizar la economía y generar investigación tecnológica (Semana, 2019).

En síntesis, para que el crecimiento del sector astillero de la región continúe su expansión es necesario revisar los factores que afectar su progreso, como las restricciones del marco regulatorio en materia marítima, que frenan su competitividad e impulsar las uniones entre países para que la industria naval sea más sólida.

Estrategias para el desarrollo de la industria astillera nacional.

Para desarrollar este sector como elemento que contribuya al incremento del poder marítimo de la nación se proponen las siguientes estrategias.

- Desarrollo de proyectos para la transferencia de tecnología y conocimiento: Apropiación de tecnología de punta y de conocimiento por parte de las empresas del clúster astillero, de acuerdo con las tendencias globales y a las demandas de los clientes para el mejoramiento de productos y servicios ofrecidos en el sector.
- Mejoramiento de la productividad empresarial: Implementar modelos de gestión de la productividad empresarial para responder efectivamente a los requerimientos de la demanda.
- Fortalecimiento del talento humano: Diseñar una oferta de formación adecuada Para el sector que responda a las necesidades actuales y futuras de la industria astillera.

- Adoptar una política nacional de incentivos económicos, tributarios, jurídicos y legales: Identificar los trámites que existen actualmente en la normatividad nacional con el fin de determinar si de estos se derivan barreras a la productividad y competitividad.
- Promover la formalización y especialización de industrias y servicios de soporte con la capacidad de satisfacer las necesidades del clúster: Realización permanente de ruedas de negocios para la obtención de insumos y servicios. Promover la creación, formación y fortalecimiento de industrias auxiliares (Competitividad, 2015).

Contexto Regulatorio: El análisis del sector hace parte de la planeación del Proceso de Contratación y materializa los principios de planeación, de responsabilidad y de transparencia consagrados en la Ley 80 de 1993. El estudio del sector es necesario en los Proceso de Contratación. La modalidad de selección del Proceso de Contratación no es relevante para determinar la procedencia o no del análisis del sector, razón por la cual, es procedente efectuarlo en la modalidad de contratación Menor Cuantía. La Entidad Estatal debe consignar en los documentos del proceso, bien sea en los estudios previos o en la información de soporte de los mismos, los aspectos de que trata el Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015.

- Ley 80 de 1993 "Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública"
- Ley 1150 de 2007 "Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos"
- Decreto 1082 de 2015. "Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública"

Contexto Técnico: La Contratación de la compra del carrete hidráulico con los accesorios para palangre de superficie y del dispositivo del sistema de identificación automática es requerida para que los aprendices de los programas de formación Técnico Marinero que Presta Guardia en una Cámara de Máquinas y Técnico en Mantenimiento y Reparación de Motores Diésel desarrollen habilidades, destrezas y técnicas que les permitan aplicar el conocimiento técnico adquirido en las diferentes actividades que desarrollarán en el montaje de motores diésel marinos.

Contexto Económico: Colombia es el único país de América del Sur que tiene costas sobre los dos océanos, Pacífico y Atlántico (Mar Caribe), en un trayecto total de aproximadamente 3.000 Km., lo que significa, una posesión de 988.000 Km.² de zona marina potencialmente económica, en los cuales están presentes todos los tipos de ecosistemas marinos tropicales, cuya importancia en términos de producción de bienes y servicios para el hombre y de su rol en el funcionamiento y balance adecuado de la cuenca del Caribe y del océano en general, es indiscutible. Igualmente, existen más de 238.000 hectáreas en cuerpos de aguas permanentes (ciénagas, lagunas, embalses) y una gran cantidad de corrientes de agua, correspondientes a la cuenca del Magdalena, Orinoquia, Amazonia y los ríos Sinú y Atrato. La participación del Producto Interno Bruto (PIB) generado por el subsector pesquero y acuícola, frente al sector agropecuario en los últimos diez años, 1990 – 1999,

se ha mantenido en 3,52%. Esto se refleja en el PIB Nacional donde el aporte del subsector es del 0,51%. En la actualidad es uno de los pocos sectores de la rama agropecuaria que presenta una balanza comercial estable y positiva.

Esto se debe indudablemente a que la pesca y la acuicultura se han proyectado como una alternativa interesante para los inversionistas y campesinos del país.

La producción de estas actividades ha tenido un promedio de 160.000 toneladas, siendo las capturas en la pesca industrial de un 55%, en la artesanal de un 25% y en la acuicultura un 20%. En la década de los noventa la balanza comercial fue positiva, se realizaron exportaciones por un valor de US$ 1.941.907,8 millones, mientras que las importaciones alcanzaron un valor de US$ 833.440,1 millones. El consumo per cápita actual es de 5,4 Kg /año.

En el país la pesca se ha desarrollado principalmente en tres frentes de actividades específicas que son: marítima, continental y la acuicultura. En la actividad artesanal marítima y continental, así como en la piscicultura de pequeña escala, están vinculadas de manera directa cerca de 100.000 familias, lo que significa que más de 400.000 personas dependen exclusivamente de esta actividad productiva. En la industria pesquera y acuícola se generan más de 50.000 empleos directos dedicados a labores de acuicultura, captura y procesamiento en las plantas instaladas en tierra y cerca de 197.500 puestos de trabajos indirectos, que participan en el descargue, alistamiento de embarcaciones, transporte de productos, mantenimiento, reparaciones, así como en los servicios generales, anexos y complementarios requeridos por esta clase de actividades. En la comercialización de los productos pesqueros y acuícolas, tanto en el ámbito nacional como de exportación, están vinculadas cerca de 75.000 personas en esta actividad.

3.1 SECTOR PERTENECIENTE AL OBJETO CONTRACTUAL

SECTOR ECONÓMICO
Sector terciario o de servicios
Sector del comercio

4. **ESTUDIO DE LA OFERTA** El SENA al determinar los partícipes del sector en la producción, comercialización y distribución de los bienes o servicios a adquirir, mejora la eficiencia y la economía de las adquisiciones, disminuyendo en algunos casos el número de intermediarios.

ESTUDIO DE LA DEMANDA

Para el presente proceso se tuvo como referente los siguientes contratos históricos de la Entidad:

CONTRATO	OBJETO	VALOR	PLAZO	FUENTE
CO1.PCCNTR.8370184	Contratar la compra e instalación de equipos de navegación, radiocomunicación, elementos de seguridad marítima y accesorios náuticos destinados a la dotación de un buque escuela y tres embarcaciones menores tipo 'viento y marea', en el marco del proyecto "Fortalecimiento Marítimo: Modernización del ambiente de construcciones navales para el fortalecimiento de la FPI y desarrollo tecnológico del CNPB SENA", vigencia 2025	$235.083.277	90 días	SECOP II

5. ANALISIS DE RIESGO(S) Y LA FORMA DE MITIGARLO(S)

El Riesgo "es un evento que puede generar efectos adversos y de distinta magnitud en el logro de los objetivos del Proceso de contratación o en la ejecución de un contrato". A su turno es DEBER dejar constancia del ANALISIS DEL RIESGO y EVALUARLO.

Así las cosas, la entidad señala a manera de análisis los siguientes riesgos en la ejecución del contrato:

TIPIFICACIÓN/DESCRIPCIÓN.

a. El incumplimiento total o parcial del contrato, cuando el contrato es imputable al contratista.
b. El cumplimiento tardío o defectuoso del contrato; cuando el contrato es imputable al contratista.
c. Los daños imputables al contratista por venta del local comercial o cambio de propietario por acciones legales.
d. El No pago del valor de las multas y de la cláusula penal pecuniaria
e. Los perjuicios derivados al SENA por el deterioro del bien inmueble no imputable a la entidad y que se hayan advertido con anterioridad.
f. Informes periódicos del supervisor del SENA del contrato y los que se susciten por parte del arrendador
g. El cumplimiento al orden jurídico aplicable durante la ejecución y liquidación del contrato.

Lo anterior es producto del estudio efectuado por la entidad frente al tema, sin embargo, la entidad arrendataria podrá pronunciarse sobre la pertinencia o no de otros riesgos distintos s los enunciados estableciendo la estimación, tipificación y asignación definitiva de los Riesgos involucrados en el Proceso de Contratación. Sin embargo, en todo caso, la suscripción de contrato por parte del arrendador implica la aceptación del mismo de la distribución de riesgos previsibles efectuada por la entidad en el presente documento. Para la presente contratación directa, el riesgo será previsible en la medida que el mismo identificable sea cuantificable.

6. CONCLUSIONES GENERALES

De acuerdo al análisis del Sector y la necesidad de solventar, se concluye que la contratación puede optimizarse con esta contratación siempre y cuando se cumpla con las condiciones y/o exigencias de la entidad conforme la parte considerativa del presente estudio.

Para la contratación, la parte que arrenda debe ajustarse completamente a los requerimientos técnicos contenidos en la invitación frente a la necesidad del servicio, por ello deber ajustar su oferta o propuesta en cuanto a las especificaciones técnicas requeridas.



MAURICIO GÓMEZ BETANCOURT

Subdirector Centro

Proyectó: Ayda Ruby Montaño M. – Apoyo Administrativo Adquisiciones de Bienes y Servicios

Revisión técnica: Miguel Angel Casañas Arango – Instructor de Pesca CNPB