De conformidad con el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, se requiere de la elaboración de los documentos y estudios previos y del sector, que sirvan de soporte para la elaboración del proyecto de pliego de condiciones o del contrato.

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, tiene como Misión Institucional garantizar el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea y la utilización segura del espacio aéreo colombiano, facilitando el transporte intermodal y contribuyendo al mejoramiento de la competitividad del país. La Aeronáutica Civil cuenta con una estructura orgánica, que se encuentra establecida en el Decreto 1294 del 14 de octubre de 2021 en el cual se determinan las diferentes dependencias de la Entidad y las funciones de cada una. Es así como de conformidad con la estructura jerárquica se cuenta con una Dirección General, Secretarías, Direcciones, Oficinas y Grupos, con sus funciones establecidas y enmarcadas en la normatividad vigente.

Mediante Artículo 1º. Grupos Internos de Trabajo de la resolución 00367 del 4 de marzo de 2024, Se conforma al interior de la estructura organizacional y de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil-Aerocivil, el Grupos Interno de Trabajo, con su respectiva ubicación: El Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón.

Articulo 2 de la citada resolución: ADICIONAR el artículo 87.1 Grupo Interno de Trabajo Temporal ubicado en la Dirección Regional Aeronáutica Occidente para la operación del aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón. Con las siguientes responsabilidades entre otras: numerales: *"4. Dirigir la gestión operativa y administrativa del Aeropuerto a su cargo, teniendo en cuenta los objetivos, metas e indicadores establecidos en los planes, programas y proyectos institucionales y demás establecidos para la entidad. 5. Dirigir las actividades de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios a su cargo, mediante el seguimiento y control permanente de los procesos establecidos, con el fin de dar cumplimiento a las políticas institucionales. 6. Dirigir y promover la formulación de los anteproyectos y proyectos de inversión de acuerdo con las necesidades determinadas en el ámbito de la región y del aeropuerto. 7. Coordinar el adecuado funcionamiento y mantenimiento de los equipos y sistemas de seguridad aeroportuaria, para garantizar el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales, en el ámbito de su competencia. 9.* Velar por el adecuado mantenimiento y desarrollo de la infraestructura física y técnica del Aeropuerto, equipos y sistemas de seguridad aeroportuaria, para garantizar las óptimas condiciones de operación y estándares de seguridad.

En el desarrollo de la misión y funciones que le han sido encomendadas a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL – AERONÁUTICA CIVIL, entre

otros, el aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón cuenta con un sistemas de energía de emergencia, comunicaciones, vigilancia, navegación y microondas que llevan los servicios CNS a las torres de control, salas técnicas y de sistemas y equipos de informática.

Dichos sistemas deben contar con un suministro de energía ininterrumpido, proveniente de diversas fuentes alternativas tales como grupos electrógenos, sistemas fotovoltaicos, sistemas de alimentación ininterrumpida (UPS) y cargadores con sus respectivos bancos de baterías. Estas fuentes permiten respaldar la operación y prevenir la interrupción de los servicios CNS/ATM ante fallas en la red principal o en el suministro de energía comercial.
Los grupos electrógenos instalados en el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón están destinados a asegurar el suministro de energía eléctrica tanto para operación continua, en calidad de fuente principal, como para operación en modo de emergencia, actuando como sistemas de respaldo. Estos equipos resultan críticos para garantizar la continuidad de los servicios aeroportuarios, incluidos aquellos asociados a la seguridad operacional y a los servicios CNS/ATM. En este orden de ideas; La disponibilidad y operatividad de los grupos electrógenos dependen directamente de la provisión oportuna y suficiente de combustible almacenado en sitio. Este combustible permite la puesta en funcionamiento inmediata de los equipos ante la eventual ocurrencia de fallas en el suministro de energía eléctrica proveniente de la red de distribución comercial. El combustible se almacena en tanques localizados en zonas restringidas del aeropuerto, cumpliendo con los requisitos de seguridad y control establecidos. De acuerdo con la capacidad instalada de almacenamiento y las tasas actuales de consumo, se estima que las existencias disponibles permiten garantizar la operación de los grupos electrógenos durante el resto del año, siempre que se mantenga el perfil de servicio previsto y no se presenten fallas continuas o prolongadas en la red principal de energía. En caso de que se presenten interrupciones recurrentes del suministro comercial o se modifique el perfil de operación, será necesario gestionar la adquisición de combustible adicional, de acuerdo con los recursos disponibles y los procedimientos administrativos vigentes.
Análisis de riesgos y contingencias: Es necesario prever de manera permanente los requerimientos de combustible frente a posibles deficiencias en la calidad del suministro de energía comercial y ante la ocurrencia de contingencias que puedan afectar la operación del terminal aéreo, tales como:

- Condiciones meteorológicas adversas.
- Cortes frecuentes o prolongados del suministro de energía comercial.
- Actos de vandalismo u otros eventos que ocasionen fallas en las redes de distribución eléctrica.

Se concluye que, resulta necesario realizar la contratación para el suministro de combustible puesto en sitio para los grupos electrógenos del Aeropuerto Albonar (ACPM) como medida preventiva fundamental para mitigar riesgos y evitar la interrupción de los servicios

aeroportuarios críticos, garantizar la continuidad operacional del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón. En este sentido, resulta indispensable contar con niveles suficiente de combustible ante escenarios de fallo del suministro eléctrico comercial.

A continuación, se relacionan los grupos electrógenos instalados en el aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón:









Capacidad de almacenamiento:

ítems	Tanque de ACPM:	Descripción	Capacidad/ Galones
1	Subestación Nacional T1	Superficial	1900
2	Subestación Internacional T2	Subterráneo	6684
3	Subestación Carga	Superficial	150
4	Planta móvil iluminación:	Superficial	60
5	Planta bomba de succión portátil	Superficial	30

En virtud de lo estipulado hasta aquí, es importante garantizar el suministro de combustible para los grupos electrógenos, por lo cual es viable, conveniente y oportuno adelantar el proceso de contratación, para satisfacer la necesidad aquí determinada.

2. OBJETO

63416C1524 SUMINISTRAR COMBUSTIBLE PUESTO EN SITIO PARA LA OPERATIVIDAD DE LOS GRUPOS ELECTRÓGENOS DEL AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGÓN DE CALI

2.1 CÓDIGOS UNSPSC

El futuro contrato del presente Proceso de Contratación está codificado en el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC) como se indica en la siguiente tabla:

Segmento	Familia	Clase	Producto	Clasificación UNSPSC	Descripción
15	10	15	05	**15101505**	Combustible diésel.
15	10	15	06	**15101506**	Combustible gasolina

2.2 CONTRATACIÓN REGISTRADA EN EL PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES DE LA VIGENCIA

SI	**x**
NO	

2.3 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS:

Las especificaciones técnicas detalladas de la contratación se encuentran definidas en el Formato 8 “Especificaciones Técnicas”

3. MODALIDAD DE SELECCIÓN.

De conformidad con lo establecido en el capítulo 2 Disposiciones Especiales del Sistema de Compras y Contratación Pública, Sección 1 Modalidades de Selección, del Decreto 1082 de 2015, la modalidad aplicable al presente proceso de selección es:

MODALIDAD DE SELECCIÓN		**Marcar con una X**
Licitación Pública	Licitación Pública – Obra Pública	
	Licitación pública (Diferente a Obra Pública)	
	Presentación de oferta de manera dinámica mediante subasta inversa	
Selección Abreviada	Subasta inversa presencial	
	Subasta inversa electrónica	
	De menor cuantía	x
	Por Acuerdo Marco de Precios	
	Por Bolsa de Productos	
Concurso de Méritos	Concurso de méritos abierto	
	Concurso de méritos con precalificación	
Mínima Cuantía	Grandes Superficies	
	Mínima Cuantía	
Contratación Directa	Urgencia manifiesta	
	Contratación de empréstitos	
	Contratos o convenios interadministrativos	
	Para el desarrollo de actividades científicas y tecnológicas	
	Cuando no exista pluralidad de oferentes	
	Para el arrendamiento o adquisición de inmuebles	

3.1 Proceso Cobijado por un Acuerdo Marco de Precios

SI	
NO	**x**

verificado el sistema de compras públicas de Colombia Compra Eficiente, se encuentra que existe el Acuerdo Marco de Precios: CCE-326-AMP-2022 el cual va desde el 03/03/2023 hasta el 03/05/2026 cuyo objeto es establecer: (i) las condiciones para el suministro de combustible al amparo del Acuerdo Marco y el suministro por parte de los Proveedores vinculados; (ii) las condiciones en las cuales las Entidades Compradoras se vinculan al Acuerdo Marco y contratan el suministro de combustible; y (iii) las condiciones para el pago del suministro de combustible por parte de las Entidades Compradoras. No obstante, de lo anterior; es importante precisar:

Alcance del objeto del Acuerdo Marco:

Los Proveedores se obligan a suministrar el combustible a las Entidades Compradoras de acuerdo con las condiciones establecidas en los documentos que hacen parte del proceso de contratación y posterior minuta, los cuales corresponden a características técnicas uniformes de común utilización, de acuerdo con los ofrecimientos realizados y la normativa legal vigente aplicable.

Es importante aclarar, que la Entidad Compradora deberá verificar y de acuerdo con su necesidad adquirir el suministro de combustible directamente con agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo o a través de los Medios de Pago Alternativos, de igual forma, todas las condiciones se establecen en los documentos del presente proceso de contratación.

Clasificación de Proveedores del suministro de Combustibles y Medios de Pago Alternativos.

Clasificación de Proveedores de suministro de Combustibles y Medios de Pago Alternativos:

Segmento	Categoría	Descripción
1	Categoría A	Distribuidor Minorista que suministra el combustible en Municipios con Sistema de Control Obligatorio y Libertad Vigilada.
	Categoría B	Distribuidor Minorista que suministra el combustible en carreteras y municipios con Sistema de Control Obligatorio.
2	Categoría C	Proveedor de Medios de Pago Alternativos con Sistema de Control Obligatorio
3	Transporte de Combustible	Distribuidor Mayorista y/o Distribuidor Minorista (Comercializador Industrial) que transporta el combustible vía terrestre.

https://www.colombiacompra.gov.co/wp-content/uploads/2025/04/01._minuta_am_combustible_nacional_iii.pdf

Para el segmento 1 categorías A y B el distribuidor suministra el combustible con Sistemas de control obligatorio: La operación consiste en el suministro de combustibles líquidos

derivados del petróleo por parte del Distribuidor Minorista través de estaciones de servicio automotriz (EDS) ubicadas en el territorio nacional. Para el caso particular, estos tipos de EDS almacenan y distribuyen combustibles básicos utilizados para vehículos automotores, los cuales se entregan a partir de equipos fijos (surtidores) que llenan directamente los tanques de combustible.

Para el segmento 2 categoría C, los Proveedores de Medios de Pago Alternativos no son proveedores de Combustible directamente, estas empresas sirven de intermediarias para facilitar el pago en cada una de las EDS que suministran el combustible al cliente final. Por esta razón, las empresas de Medios de Pago Alternativos cobran una comisión por el uso de estos medios de pago. El costo de la comisión es trasladado al costo final del suministro de Combustible contratado a través de estos intermediarios y es asumido por las Entidades Compradoras. De igual forma, el precio del galón facturado en este tipo de transacción es el correspondiente al fijado en el tablero de la EDS, al momento de realizar el suministro.

Los Medios de Pago Alternativo deben estar asociados a un Sistema de Control, con el fin de que las Entidades Estatales puedan controlar sus consumos a través del monitoreo de ejecución del presupuesto que le asignan a cada medio de pago.

Colombia Compra Eficiente identificó que las empresas que ofrecen Medios de Pago Alternativos para adquirir el suministro de combustible utilizan Medios de Pago Alternativos como, tarjetas prepago, tarjetas débito, entre otros, de igual forma, estos medios pueden (i) ser restringidos para uso exclusivo de suministro de Combustible; y (ii) asociarse a un sistema de control para el control de flotas;

Para el segmento 3 transporte de combustible: Para la entrega del combustible a través de la modalidad de transporte mediante vehículo tipo carro tanque en los puntos de suministro definidos por la Entidad Estatal, los Proveedores deben cumplir con los requisitos exigidos en el Decreto 1073 de 2015 y en el Decreto Reglamentario Único del Sector Transporte, sección “Transporte terrestre de mercancías peligrosas por carretera" o en las demás normas que lo modifiquen o adicionen o sustituyan.

Por lo anterior y una vez verificado las condiciones técnicas del acuerdo marco de precios vigente 17 de abril de 2026 se identifica que el Catálogo no satisface las necesidades de la entidad por cuanto las Categorías del segmento 3 solamente se relacionan los departamentos de Cundinamarca y Antioquia. No se relaciona el departamento del valle del Cauca- lugar de ejecución del presente proyecto.

Segmento	Departamento	Municipio de Cobertura	Precio de Referencia MinEnergia ($/Gal) Gasolina Corriente - Diésel ACPM)	Tipo
3	Cundinamarca	Bogotá D.C	Bogotá D.C.	Capital
3	Cundinamarca	Cajicá	Bogotá D.C.	Cobertura
3	Cundinamarca	Chía	Bogotá D.C.	Cobertura
3	Cundinamarca	Cota	Bogotá D.C.	Cobertura
3	Cundinamarca	Facatativá	Bogotá D.C.	Cobertura
3	Cundinamarca	Funza	Bogotá D.C.	Cobertura
3	Cundinamarca	La Calera	Bogotá D.C.	Cobertura
3	Cundinamarca	Madrid	Bogotá D.C.	Cobertura
3	Cundinamarca	Mosquera	Bogotá D.C.	Cobertura
3	Cundinamarca	Soacha	Bogotá D.C.	Cobertura
3	Cundinamarca	Sibaté	Bogotá D.C.	Cobertura
3	Cundinamarca	Sopó	Bogotá D.C.	Cobertura
3	Cundinamarca	Tocancipá	Bogotá D.C.	Cobertura
3	Cundinamarca	Zipaquirá	Bogotá D.C.	Cobertura
3	Antioquia	Medellín	Medellín	Capital
3	Antioquia	Caldas	Medellín	Cobertura
3	Antioquia	La Estrella	Medellín	Cobertura
3	Antioquia	Sabaneta	Medellín	Cobertura
3	Antioquia	Itagüí	Medellín	Cobertura
3	Antioquia	Envigado	Medellín	Cobertura
3	Antioquia	Bello	Medellín	Cobertura
3	Antioquia	Copacabana	Medellín	Cobertura
3	Antioquia	Girardota	Medellín	Cobertura
3	Antioquia	Barbosa	Medellín	Cobertura

https://www.colombiacompra.gov.co/wp-content/uploads/2025/04/01._minuta_am_combustible_nacional_iii.pdf

Se concluye que en las categorías A, B y C de los segmentos 1 y 2, se distribuyen combustibles básicos utilizados para vehículos automotores y Proveedores de Medios de Pago Alternativos.

Así las cosas, y teniendo en cuenta que a través de Colombia Compra Eficiente no podemos satisfacer la necesidad de la Entidad, adquirir el combustible puesto en sitio (tanques de

combustible de los aeropuertos y estaciones aeronáuticas) se procede a estructurar este proceso de selección abreviada de menor cuantía

4. TIPO DE CONTRATO A SUSCRIBIR

Teniendo en cuenta el alcance del objeto y actividades a ejecutar, el tipo de contrato a suscribir es:

Tipología		**Marcar con una X**
Prestación de servicios		
Consultoría	Interventoría	
	Supervisión	
	Estudios y/o diseños	
Obra pública		
Compraventa		
Suministro		
Seguros		
Arrendamiento		
Otro (indicar)		
Orden de Compra	Compraventa	
	Prestación de Servicios	
	Suministro	**x**
	Seguros	
	Otro (indicar)	

4.1 DE LOS CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA. (NO APLICA)

4.2 DE LOS CONTRATOS DE COMPRAVENTA O SUMINISTRO: (Los bienes a adquirir son los siguientes:

ITEM O LOTE	**DESCRIPCIÓN**	**CANTIDAD MÍNIMA REQUERIDA**	**PRESENTACION / UNIDAD DE MEDIDA**
1	Contratar el suministro de combustible puesto en sitio (tanques de almacenamiento de combustible) para los grupos electrógenos de la Aerocivil ubicados en el aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón	De acuerdo con la necesidad de la entidad	Galones

4.2.1 CERTIFICACIÓN DE EXISTENCIA DE BIENES EN EL ALMACÉN: No aplica

5. **VISITA:** No aplica

6. ESTUDIO DEL SECTOR

En cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto 1082 de 2015, Artículo 2.2.1.1.1.6.1., durante la etapa de planeación se realizó el análisis del sector correspondiente al objeto del Proceso de Contratación, abordándolo desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de riesgos.

Mediante este análisis, la entidad identificó las necesidades técnicas del servicio a contratar, analizó las condiciones del sector económico al cual pertenece, y revisó las condiciones y características de contratos similares celebrados tanto por la entidad como por otras entidades públicas. Así mismo, se evaluaron las características de la oferta existente en el mercado para el bien y/o servicio requerido.

Como resultado de dicho estudio, se establecieron las condiciones técnicas del servicio**,** así como las condiciones financieras de la oferta y demás aspectos necesarios que sirvieron de base para la elaboración de los documentos previos del proceso contractual. Igualmente, se definió y justificó el valor estimado del proceso de contratación y la forma de pago correspondiente.

Este análisis se desarrolló conforme a la Guía para la Elaboración de los Estudios de Sector de Colombia Compra Eficiente (CCE) y cubrió las tres áreas establecidas**:** Aspectos Generales, Estudio de la Oferta y Estudio de la Demanda.

6.1.1 ASPECTOS GENERALES:

SECTOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS EN COLOMBIA

En Colombia, la producción de combustibles líquidos derivados del petróleo se encuentra liderada principalmente por Ecopetrol S.A.**,** empresa organizada como sociedad de economía mixta de carácter comercial**,** del orden nacional, vinculada al Ministerio de Minas y Energía, conforme a lo establecido en la Ley 1118 de 2006**.** Ecopetrol es una empresa integrada del sector de petróleo y gas que participa de manera directa en todos los eslabones de la cadena de hidrocarburos: exploración, producción, transporte, refinación y comercialización**,** desarrollando su objeto social en competencia con otros agentes del mercado.

Con el fin de suplir la demanda nacional de combustibles líquidos, el sistema energético colombiano dispone principalmente de **gasolina motor corriente, gasolina motor extra y combustible diésel (ACPM)**, los cuales constituyen los derivados del petróleo de mayor consumo en el país. Estos combustibles son utilizados de manera predominante en el transporte terrestre, fluvial y marítimo, así como en actividades de **generación de energía eléctrica, operación de equipos de combustión interna de uso** industrial y doméstico, y funcionamiento de hornos y calderas**,** entre otros usos estratégicos para la actividad económica nacional.

Desde el punto de vista técnico, la gasolina corresponde a una mezcla compleja de hidrocarburos**,** que puede contener entre 200 y 300 compuestos diferentes, obtenidos a partir de fracciones de petróleo procesadas mediante operaciones de refinación como destilación atmosférica, craqueo catalítico y térmico, reformado catalítico, alquilación y polimerización**,** procesos que permiten alcanzar los estándares de calidad y octanaje exigidos por la regulación colombiana. Por su parte, el combustible diésel (ACPM) se obtiene de una mezcla de hidrocarburos provenientes principalmente de la destilación atmosférica y procesos de conversión catalítica**,** y es utilizado de forma preferencial en motores tipo diésel, equipos de carga pesada, transporte fluvial y marítimo, y sistemas de generación de energía mecánica y eléctrica. *[minenergia.gov.co]*, *[funcionpub...ica.gov.co]*

La cadena de producción, distribución y comercialización de los combustibles líquidos en Colombia inicia en las refinerías de petróleo y los productores de biocombustibles, y continúa a través de los agentes autorizados de transporte, almacenamiento, distribución mayorista y minorista, bajo la regulación y supervisión del Ministerio de Minas y Energía**,** a través del Sistema de Información de Combustibles Líquidos (SICOM)**,** conforme a lo dispuesto en el Decreto 1073 de 2015 y normas concordantes. La distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo es considerada un servicio público esencial, dada su importancia estratégica para la seguridad energética y el desarrollo económico del país.

En cuanto a la infraestructura de refinación, Colombia cuenta actualmente con dos refinerías de petróleo operativas**,** ambas pertenecientes al Grupo Ecopetrol: la Refinería de Barrancabermeja, ubicada en el departamento de Santander, y la Refinería de Cartagena – Reficar, localizada en el departamento de Bolívar. Estas instalaciones constituyen la base del abastecimiento nacional de combustibles líquidos**,** transformando crudo nacional e importado en productos refinados que cumplen con los estándares técnicos y ambientales establecidos por la normativa vigente*. [ecopetrol.com.co]*, *[canaltro.com]*

Fuentes:
Ecopetrol S.A. – Normatividad y naturaleza jurídica: https://www.ecopetrol.com.co
Ley 1118 de 2006 – Naturaleza jurídica de Ecopetrol: Función Pública – Gestor Normativo: https://www.funcionpublica.gov.co

Ministerio de Minas y Energía – Funcionamiento del sector downstream:
https://www.minenergia.gov.co/es/misional/hidrocarburos/funcionamiento-del-sector/downstream/
UPME – Proyección de demanda de combustibles líquidos: https://www.upme.gov.co
Ecopetrol – Refinación y Petroquímica (Barrancabermeja y Reficar):
https://www.ecopetrol.com.co/wps/portal/Home/es/NuestraEmpresa/QueHacemos/RefinacionYPetroquimica

Ahora bien; En virtud del artículo 212 del Código de Petróleos, el transporte y distribución de petróleos y sus derivados constituyen un servicio público, razón por la cual las personas o entidades dedicadas a esas actividades deberán ejercerlos de conformidad con los reglamentos que dicte el Gobierno, en guarda de los intereses generales.

Al respecto, la Constitución Política de 1991 incorporó un modelo de liberalización para prestar servicios públicos domiciliarios, con arreglo al cual estos pueden ofrecerse en el mercado, en un esquema de libre competencia, directamente por el Estado, por particulares o por comunidades organizadas.

En tal sentido el artículo 365 de la Constitución prevé lo siguiente: *(...) Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.*

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que, en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita. (…) Desde el punto de vista constitucional, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y, como consecuencia, el Estado debe asegurar su prestación eficiente.

Actualmente, la oferta del Combustibles de tipo (i) Gasolina corriente; (ii) Gasolina extra; y (iii) Diésel (ACPM) para el mercado nacional se encuentra cubierta por el productor Ecopetrol S.A, donde según el comportamiento de la demanda dicha compañía acude a la importación de ciertos tipos de combustibles para evitar un posible desabastecimiento.

Es importante precisar que el Decreto 1073 de 2015 expedido por el Ministerio de Minas y Energía regula los agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo en el país, siendo así que las actividades de refinación, almacenamiento, manejo,

transporte y distribución de los combustibles líquidos son consideradas como servicios públicos que se prestarán conforme a la ley y a las demás disposiciones que reglamenten las autoridades relacionadas con la materia.

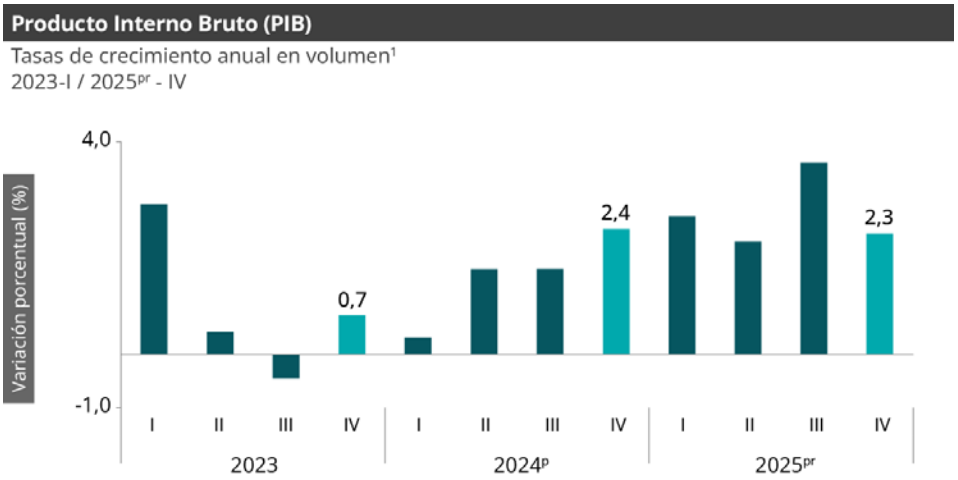
En ese mismo sentido, el Decreto 4299 de 2015 estableció en su artículo 3 que le corresponde al Ministerio de Minas y Energía de conformidad con las normas vigentes, la regulación, control y vigilancia de las actividades de refinación, importación, almacenamiento, distribución y transporte de los combustibles líquidos derivados del petróleo, sin perjuicio de las competencias atribuidas o delegadas a otras autoridades. Para el eslabón de COMERCIALIZACION DE COMBUSTIBLE, el cual es el punto de interés para el presente proceso de contratación, se refiere a todas aquellas actividades de carácter comercial, para colocar los productos a disposición de los usuarios. Normalmente se utilizan distribuidores mayoristas o minoristas.

ASPECTOS ECONOMICOS:

PRODUCTO INTERNO BRUTO (PIB)

Es el principal indicador económico que mide el valor total de los bienes y servicios finales producidos por un país durante un período determinado**.** Permite evaluar el crecimiento económico**,** comparar el desempeño entre países y entre años**,** y analizar la contribución de distintos sectores económicos como la industria, el comercio y los combustibles, entre otros.

Información nacional trimestral:
actualizada el 16 de febrero de 2026
DANE



Fuente: DANE, PIB_T
[1]: Series originales encadenadas de volumen con año de referencia 2015

Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- *Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 4,6% (contribuye 0,9 puntos porcentuales a la variación anual).*
- *Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,5% (contribuye 0,8 puntos porcentuales a la variación anual).*
- *Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 9,9% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).*

En el cuarto trimestre de 2025[pr], *el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,3% respecto al mismo periodo de 2024[p]. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:*

- *Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,8% (contribuye 0,9 puntos porcentuales a la variación anual).*
- *Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 3,4% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).*
- *Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 11,5% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).*

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 0,1%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- *Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 4,6%.*

- *Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 1,6%.*
- *Explotación de minas y canteras crece 1,2%.*

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Cuarto trimestre 2025pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2025pr / 2024p	2025pr-IV / 2024p-IV	2025pr-IV / 2025pr-III
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3,1	-0,4	-2,6
Explotación de minas y canteras	-6,2	-2,9	1,2
Industrias manufactureras	1,9	1,0	-1,6
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	1,1	2,9	0,8
Construcción	-2,8	-2,6	-1,5
Comercio al por mayor y al por menor[3]	4,6	3,4	1,6
Información y comunicaciones	1,0	-1,2	-2,0
Actividades financieras y de seguros	2,8	0,7	-2,4
Actividades inmobiliarias	2,0	1,9	0,4
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	1,3	1,5	0,4
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	4,5	4,8	0,2
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	9,9	11,5	4,6
Valor agregado bruto	**2,7**	**2,3**	**-0,1**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,5	2,5	0,6
Producto Interno Bruto	**2,6**	**2,3**	**0,1**

Fuente: DANE, PIB_T

Fuente: DANE, PIB_T

Comercio al por mayor y al por menor

Este grupo comprende entre otros; El comercio al por mayor de: combustibles sólidos, líquidos, gaseosos y productos conexos, metales y productos metalíferos, materiales de construcción, artículos de ferretería, equipo y materiales de fontanería y calefacción, productos químicos básicos, cauchos y plásticos en formas primarias y productos químicos de uso agropecuario, desperdicios, desechos, chatarra y otros productos n.c.p.

Para el año 2025pr, el valor agregado de comercio al por mayor y reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 4,6%, respecto al año 2024p. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla 7):

- *Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 7,5%.*
- *Transporte y almacenamiento crece 2,2%.*

- *Alojamiento y servicios de comida crece 0,5%.*

En el cuarto trimestre de 2025pr, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 3,4% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024p. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla 7):

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 7,0%.
• Transporte y almacenamiento decrece 1,7%.
• Alojamiento y servicios de comida crece 0,1%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece en 1,6%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 0,9%.
• Transporte y almacenamiento decrece 2,3%.
• Alojamiento y servicios de comida crece 2,2%.

Tabla 7. Comercio al por mayor y al por menor[1]
Tasas de crecimiento en volumen[2]
Cuarto trimestre 2025pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2025pr / 2024p	2025pr-IV / 2024p-IV	2025pr-IV / 2025pr-III
Comercio al por mayor y al por menor[3]	7,5	7,0	0,9
Transporte y almacenamiento	2,2	-1,7	-2,3
Alojamiento y servicios de comida	0,5	0,1	2,2
Comercio al por mayor y al por menor[1]	**4,6**	**3,4**	**1,6**

Fuente: DANE,PIB_T

https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-IVtrim2025.pdf

Importancia macroeconómica del sector combustibles

El sector de combustibles e hidrocarburos (petróleo, gas natural, refinación y distribución de combustibles líquidos) ha sido históricamente estratégico para la economía colombiana. Su relevancia se explica por cuatro canales principales:

1. **Aporte directo al PIB**
2. **Encadenamientos productivos** (industria, transporte, comercio)
3. **Ingresos fiscales y regalías**
4. **Impacto en el sector externo** (exportaciones e IED)

Según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el valor agregado del sector de explotación de minas y canteras, donde se concentran petróleo y gas, representó en promedio 5,2 % del PIB real entre 2013 y 2022, aunque con una tendencia descendente en los últimos años.

Si se considera únicamente petróleo y gas, la contribución promedio al PIB ha sido más cercana al 3 % – 3,5 % en el período 2018–2024. [undp.org] [resourcego...rnance.org]

Aporte del sector combustibles al PIB

Contribución directa

El DANE clasifica el sector dentro de “Explotación de minas y canteras”. En los últimos años:

La participación del sector en el PIB ha oscilado entre 3 % y 5 %, altamente dependiente de:

- Precios internacionales del crudo
- Niveles de producción nacional
- Tasa de cambio [undp.org], [dane.gov.co]

En años de bonanza petrolera (2012–2014), la contribución superó el 6 %, mientras que tras la caída de precios y la menor producción, su peso relativo disminuyó.

Rol de Ecopetrol
Ecopetrol es el actor dominante del sector combustibles en Colombia:

- En 2024 generó ingresos equivalentes a cerca de 1,8–2,0 % del PIB nacional
- Sus transferencias al Estado (dividendos, impuestos y regalías) representaron entre 1,7 % y 2,0 % del PIB nominal en 2024 [investigac....corfi.com], [riotimesonline.com]

Esto convierte a Ecopetrol en una fuente crítica de ingresos fiscales, financiando alrededor del 10 % del presupuesto nacional, lo que amplifica el impacto del sector combustibles sobre la economía total. [riotimesonline.com]

Encadenamientos productivos y efecto multiplicador sobre el PIB

El impacto del sector combustibles sobre el PIB **no se limita a su valor agregado directo**. Según el PNUD y la ACP:

- Genera encadenamientos hacia atrás:
  - Servicios financieros
  - Transporte y logística
  - Ingeniería, construcción, mantenimiento

- Y encadenamientos hacia adelante:
  - Refinación
  - Petroquímica
  - Transporte terrestre, aéreo y marítimo
  - Producción industrial [undp.org], [acp.com.co]

Estos efectos multiplicadores hacen que una variación en el sector combustibles tenga impactos amplificados en el crecimiento del PIB, particularmente en regiones productoras como Meta, Casanare y Santander.

Combustibles, precios y estabilidad macroeconómica

Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC)

Los subsidios a gasolina y diésel, gestionados por el FEPC, han tenido un fuerte impacto macroeconómico:

- En 2022, el costo de los subsidios alcanzó cerca del 2,5 % del PIB nacional
- Esto generó presiones fiscales significativas y deterioro de las cuentas públicas [sei.org], [idos-research.de]

Desde 2023, el desmonte gradual de subsidios ha reducido el déficit del FEPC, pero también ha tenido efectos:

- Alza en inflación
- Impacto en costos de transporte y producción
- Efectos indirectos sobre el crecimiento del PIB en el corto plazo [repositori...des.edu.co]

Sector combustibles, PIB y sector externo

El sector combustibles es el principal componente de las exportaciones colombianas:

- Entre 55 % y 65 % de las exportaciones totales en la última década corresponden a hidrocarburos y minería
- Alta correlación entre ingresos por exportaciones petroleras y crecimiento del PIB [undp.org]

Asimismo:

- El sector ha representado hasta 26 % de la Inversión Extranjera Directa (IED) en años recientes, aunque inferior a los niveles de la bonanza petrolera [undp.org]

Tendencias recientes y perspectivas
Tendencia estructural
Los estudios recientes coinciden en que:

- La producción petrolera muestra una tendencia descendente estructural
- Las reservas son limitadas (R/P alrededor de 7–8 años)
- El aporte del sector al PIB tenderá a reducirse gradualmente, incluso con precios favorables [resourcego...rnance.org], [anh.gov.co]

Implicaciones para el PIB

En el corto y mediano plazo:

- El sector combustibles seguirá siendo relevante para el PIB y las finanzas públicas
- La economía colombiana mantiene una dependencia relativa de estos ingresos
- La transición energética mal gestionada podría generar:
    - Menor crecimiento del PIB
    - Déficits fiscales
    - Choques regionales en zonas productoras [resourcego...rnance.org]

Conclusión

El sector combustibles en Colombia:

- Aporta entre 3 % y 5 % del PIB de forma directa
- Tiene efectos multiplicadores significativos sobre el resto de la economía
- Es clave para la estabilidad fiscal, el sector externo y el crecimiento económico

Aunque su peso relativo tenderá a disminuir por la transición energética y la caída estructural de la producción, seguirá siendo un pilar macroeconómico en el corto y mediano plazo. Esto

obliga a una estrategia dual: mantener la estabilidad del sector mientras se avanza en una diversificación productiva que reduzca la dependencia del PIB colombiano de los combustibles fósiles.

ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR

Indicador económico que mide la variación promedio de los precios de una canasta representativa de bienes y servicios que consumen los hogares de un país durante un período determinado. Este indicador permite; Medir la inflación, cuando el IPC aumenta, o la deflación, cuando disminuye, así como Evaluar el costo de vida de la población.

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Variación mensual, año corrido y anual
Total nacional
2025 - 2026 (marzo)

IPC	Marzo					
	Variación mensual		Variación año corrido		Variación anual	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
IPC total	0,52	**0,78**	2,62	**3,07**	5,09	**5,56**

Fuente: DANE, IPC

En marzo de 2026 la variación mensual del IPC fue 0,78%, la variación año corrido fue 3,07% y la anual 5,56%.

En marzo de 2026 la variación anual del IPC fue 5,56%, es decir, 0,47 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 5,09%.

El comportamiento mensual del IPC total en marzo de 2026 (0,78%) se explicó principalmente por la variación mensual de las divisiones Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles y Alimentos y bebidas no alcohólicas.

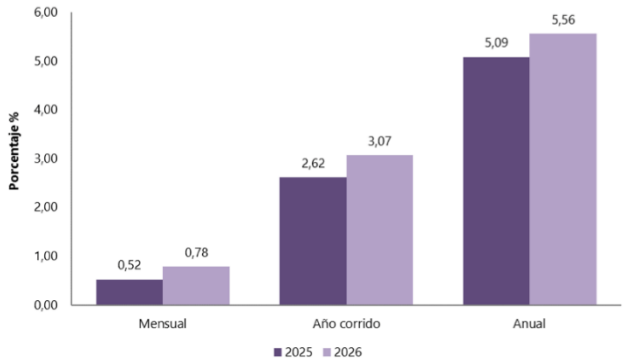
Las mayores variaciones se presentaron en las divisiones Información y comunicación (2,96%) y Alimentos y bebidas no alcohólicas (1,27%).

https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/mar2026/bol-IPC-mar2026.pdf

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Marzo 2026

Gráfico 1. IPC Variaciones
Total Nacional
Marzo 2025 - 2026



Fuente: DANE, IPC.

Variación y contribución mensual por divisiones de gasto

En el mes de marzo de 2026, el IPC registró una variación de 0,78% en comparación con febrero de2026, ocho divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,78%): Información y comunicación (2,96%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (1,27%), Salud (1,06%), Bienes y servicios diversos (0,95%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,90%), Recreación y cultura (0,88%), Restaurantes y hoteles (0,86%) y por último, Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,85%). Por debajo se ubicaron: Prendas de vestir y calzado (0,19%), Educación (0,17%), Transporte (-0,22%) y por último, Bebidas alcohólicas y tabaco (-0,37%).

El **Índice de Precios al Consumidor (IPC)**, calculado por el DANE, mide la variación promedio de los precios de una canasta representativa de bienes y servicios consumidos por los hogares. Dentro de esta canasta, los **combustibles líquidos (gasolina corriente, diésel/ACPM)** tienen una doble relevancia:

1. **Efecto directo**: forman parte del rubro Transporte del IPC.
2. **Efecto indirecto**: inciden sobre los costos de transporte de bienes y servicios, afectando precios de alimentos, industria, comercio y servicios.

Por esta razón, el sector combustibles es considerado uno de los principales determinantes de la inflación de costos en Colombia**.** [repositori...des.edu.co], [acp.com.co]

Mecanismos de transmisión del sector combustibles hacia el IPC
Transmisión directa

Cuando aumentan los precios de la gasolina o el diésel:

- Se incrementa inmediatamente el componente “combustibles” del IPC.
- El impacto es casi automático debido a su carácter de precio regulado y alta frecuencia de consumo. [repositori...des.edu.co]

Este canal explica buena parte de los picos inflacionarios observados en los meses posteriores a ajustes fuertes en combustibles.

Transmisión indirecta (inflación de costos)
El diésel (ACPM) es un insumo clave para:

- Transporte de carga
- Transporte público
- Producción agrícola e industrial

Por ello, los aumentos en ACPM elevan los costos logísticos, que luego se trasladan a:

- Precios de alimentos
- Bienes manufacturados
- Servicios básicos

Este efecto indirecto amplifica el impacto del sector combustibles sobre el IPC**,** incluso más que su peso directo. [repositori...des.edu.co], [sei.org]

El Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) y la inflación
Rol antiinflacionario del FEPC

Entre 2010 y 2022, el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) actuó como un amortiguador inflacionario, evitando que la volatilidad internacional del petróleo se trasladara plenamente al consumidor final.

Diversos estudios econométricos muestran que:

- El FEPC tuvo un efecto positivo sobre el control de la inflación
- Redujo la transmisión de choques externos (precio del Brent, tasa de cambio) al IPC. [repositori...des.edu.co]

Costo fiscal e impacto macroeconómico
No obstante, este efecto antiinflacionario tuvo un costo significativo:

- En 2022**,** los subsidios a combustibles alcanzaron cerca de 2,5 % del PIB
- El déficit del FEPC se convirtió en un riesgo fiscal estructural. [sei.org], [idos-research.de]

Así, Colombia enfrentó un trade-off macroeconómico:

- Inflación artificialmente baja
- A costa de deterioro fiscal y mayor deuda pública

El desmonte de subsidios y su efecto inflacionario reciente
Desde 2023, el Gobierno inició un desmonte gradual del FEPC, especialmente en gasolina, lo que produjo:

- Aumentos mensuales consecutivos en el precio del combustible
- Un repunte del IPC**,** principalmente en 2023 y parte de 2024. [acp.com.co]

Estudios académicos y del Banco de la República muestran que:

- La eliminación del subsidio a la gasolina explicó entre 0,8 y 1,2 puntos porcentuales de la inflación anual en los períodos de mayores ajustes. [repositori...des.edu.co]

Este fenómeno confirma que el sector combustibles es uno de los principales motores de los choques inflacionarios de corto plazo en Colombia.

Sector combustibles, expectativas de inflación y política monetaria

El precio de los combustibles también influye sobre:

- Expectativas de inflación de hogares y empresas
- Decisiones de indexación salarial y contractual

Incrementos persistentes en combustibles tienden a:

- Elevar la inflación esperada
- Obligar al Banco de la República a mantener una postura monetaria más restrictiva**,** afectando crecimiento y empleo. [repositori...des.edu.co], [thedocs.wo...ldbank.org]

De esta manera, el sector combustibles tiene un impacto indirecto pero potente sobre el ciclo económico vía política monetaria.

Evaluación estructural: combustibles e inflación en el largo plazo

En el largo plazo, los análisis estructurales coinciden en que:

- El sector combustibles no explica la inflación tendencial por sí solo Pero sí magnifica los choques inflacionarios en economías importadoras de combustibles como Colombia
- Su impacto sobre el IPC es mayor en contextos de:
    - Alta indexación
    - Dependencia logística
    - Rigideces del mercado laboral.

[repositori...des.edu.co]

Conclusión

Desde el punto de vista del IPC, el sector combustibles en Colombia:

- Tiene un peso directo moderado**,** pero un impacto inflacionario total elevado
- Ha sido históricamente utilizado como instrumento de control inflacionario vía subsidios
- Genera un dilema estructural entre estabilidad de precios y sostenibilidad fiscal

El proceso reciente de desmonte del FEPC ha demostrado que los combustibles son uno de los factores más sensibles del IPC colombiano**,** y que cualquier política energética o fiscal debe considerar cuidadosamente sus efectos inflacionarios y macroeconómicos.

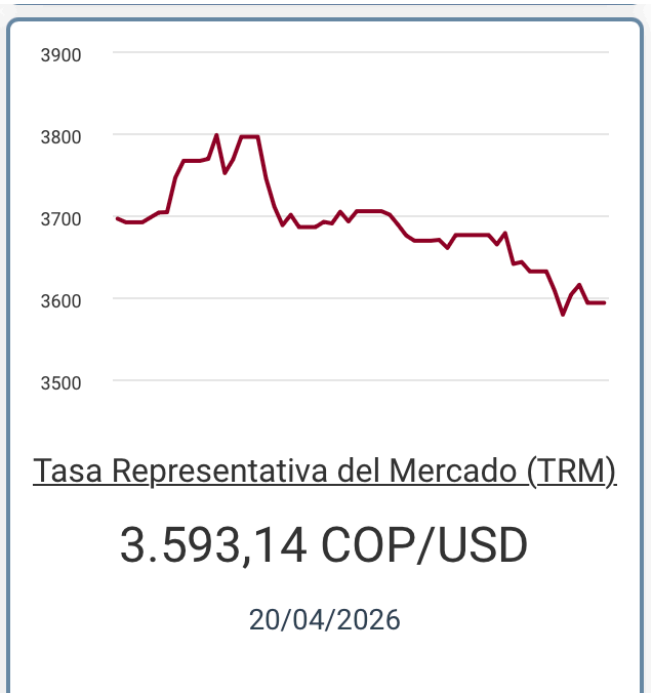
TASA REPRESENTATIVA DEL MERCADO (TRM - PESO POR DÓLAR)

La Tasa Representativa del Mercado (TRM) es el indicador oficial del tipo de cambio entre el peso colombiano (COP) y el dólar estadounidense (USD). Expresa cuántos pesos se requieren para adquirir un dólar en un día determinado y se calcula como un promedio ponderado de las operaciones de compra y venta de dólares realizadas por intermediarios del mercado cambiario.

Actualmente la Superintendencia Financiera de Colombia es la que calcula y certifica diariamente la TRM con base en la metodología definida por el Banco de la República.

[banrep.gov.co], [superfinan...era.gov.co]

Tasa Representativa del Mercado (TRM) en Colombia 20/04/2026



Desde el punto de vista económico, la TRM:

- Refleja la oferta y demanda de divisas,
- Incorpora factores externos (precio del petróleo, tasas de interés internacionales, riesgo geopolítico),
- Y factores internos (inflación, política fiscal, balanza comercial).

Un aumento de la TRM implica depreciación del peso **y un** encarecimiento de bienes y servicios cotizados en dólares**,** como es el caso de los combustibles importados. [rankia.co], [tcc.com.co]

Importancia de la TRM en el sector de combustibles en Colombia
El mercado colombiano de combustibles líquidos presenta una dependencia estructural de importaciones**,** especialmente en:

- Gasolina motor,
- Diésel (ACPM),
- Jet Fuel (combustible de aviación).

Diversos estudios indican que entre el 40 % y el 60 % de la gasolina y una proporción relevante del diésel y del Jet Fuel provienen del mercado internacional, lo cual expone al sector a la volatilidad cambiaria. [optimaconsultores.co], [acp.com.co]

Dado que:

- Los contratos internacionales de combustibles se pagan en USD,
- El petróleo y sus derivados se cotizan internacionalmente en dólares,

la TRM se convierte en una variable crítica de costo en toda la cadena de suministro de combustibles.

“Impacto de la TRM en la adquisición de combustible “puesto en sitio”
Cuando se analiza la adquisición de combustible puesto en sitio (precio que incluye compra, transporte, seguros, almacenamiento y entrega final), la TRM incide directa e indirectamente en varios componentes:

Costo base del combustible
El precio internacional del combustible (referenciado a Brent, WTI o índices regionales) se convierte a pesos usando la TRM vigente.

Por lo tanto:

- TRM al alza → mayor costo en COP por galón o litro**,** aun cuando el precio internacional se mantenga constante.
- TRM a la baja → alivio en costos, pero con rezago dependiendo de los contratos.

Estudios sectoriales muestran que por cada incremento aproximado de COP 100 en el dólar**,** el precio interno del galón de gasolina puede aumentar entre COP 50 y COP 70**,** dependiendo del producto y del esquema de estabilización vigente. [transliquidosgr.com]

Costos logísticos y financieros
La TRM también impacta:

- Fletes marítimos internacionales,

- Seguros de carga,
- Costos portuarios dolarizados,
- Contratos de transporte internacional.

Además:

- Empresas importadoras requieren mayor capital de trabajo en pesos cuando la TRM sube,
- Se incrementa la exposición a riesgo cambiario y los costos de cobertura financiera (forwards, swaps).

Esto es especialmente relevante en esquemas de abastecimiento continuo "puesto en sitio"**,** donde la estabilidad operativa depende de flujos constantes de importación. [optimaconsultores.co], [mincit.gov.co]

Interacción con el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC)

En Colombia, el FEPC amortigua parcialmente la volatilidad de los precios internacionales y la TRM. Sin embargo:

- La depreciación sostenida del peso eleva el déficit del FEPC**,**
- Presiona al Gobierno a realizar ajustes graduales en precios internos.

Para 2026, estimaciones señalan que el déficit del FEPC podría superar los COP 10 billones si persisten altos precios del crudo y una TRM elevada, especialmente por el ACPM. [portafolio.co]

Esto significa que, en el mediano plazo:

- Los precios "puesto en sitio" tenderán a reflejar de forma más directa la TRM,
- Se reduce la capacidad del Estado de absorber impactos cambiarios.

Implicaciones económicas para estudios sectoriales

Desde una perspectiva de análisis económico sectorial, la TRM debe incorporarse como:

- **Variable exógena clave en modelos de costos**,
- **Fuente de riesgo financiero** en contratos de mediano y largo plazo,
- **Factor de competitividad**, especialmente para sectores intensivos en combustible (aviación, transporte, minería, generación eléctrica).

En estudios de adquisición de combustible puesto en sitio, es recomendable:

- Simular escenarios de TRM (apreciación, estabilidad y depreciación),
- Establecer cláusulas de ajuste por tipo de cambio,
- Evaluar coberturas cambiarias para grandes volúmenes,
- Analizar el impacto acumulado sobre el presupuesto anual.

Conclusión

La Tasa Representativa del Mercado es un determinante central del costo del combustible en Colombia. Su impacto sobre la adquisición de combustible puesto en sitio es significativo, transversal y creciente, debido a:

- La dependencia estructural de importaciones,
- La dolarización de la cadena de suministro,
- La limitada capacidad de absorción del FEPC.



https://suameca.banrep.gov.co/estadisticas-economicas/informacionSerie/1/tasa_cambio_peso_colombiano_trm_dolar_usd

TASA DE DESEMPLEO Y EMPLEO EN COLOMBIA

- **Tasa de desempleo (TD)**: porcentaje de personas que hacen parte de la fuerza laboral y que, estando disponibles y buscando trabajo, no lo consiguen.
- **Tasa de ocupación (TO)**: proporción de personas ocupadas respecto a la población en edad de trabajar.
- **Tasa global de participación (TGP)**: porcentaje de la población en edad de trabajar que participa activamente en el mercado laboral (ocupados + desocupados).

En Colombia, estos indicadores se calculan a partir de la Gran Encuesta Integrada de Hogares(GEIH) del DANE, que constituye la fuente oficial del mercado laboral. [acp.com.co]

Evolución reciente del mercado laboral (2025–2026)

Colombia cerró el año 2025 con una tasa de desempleo promedio de 8,9 %, la más baja desde 2001, lo que representó una reducción de 1,3 puntos porcentuales frente a 2024 (10,2 %). Esta mejora se acompañó de un aumento sostenido en la ocupación y estabilidad en la participación laboral. [creg.gov.co], [infobae.com]

Para febrero de 2026, el DANE reportó los siguientes resultados a nivel nacional:

Indicador	Valor
Tasa de desempleo	**9,2 %**
Tasa de ocupación	**58,7 %**
Tasa global de participación	**64,7 %**

Estos datos reflejan una disminución interanual del desempleo de 1,1 puntos porcentuales respecto a febrero de 2025 (10,3 %). [acp.com.co]

Empleo urbano y regional

En las 13 principales ciudades y áreas metropolitanas, la tasa de desempleo fue también de 9,2 % en febrero de 2026, frente a 9,8 % un año atrás. La tasa de ocupación urbana alcanzó 60,3 %, lo que confirma una recuperación más dinámica en las zonas urbanas. [acp.com.co]

Sin embargo, persisten brechas territoriales relevantes:

Altas tasas de desempleo: Quibdó, Cartagena y Sincelejo.

Bajas tasas de desempleo: Bogotá, Villavicencio y Pereira A.M.. [creg.gov.co]

Generación de empleo: motores y composición
Creación neta de puestos de trabajo

Durante 2025 se registraron cerca de 603.000 nuevos empleos, llevando el total de ocupados a más de 24,2 millones de personas. Este crecimiento fue el principal factor que explicó la reducción del desempleo, más que cambios en la participación laboral. [portafolio.co]

Sectores que impulsaron el empleo
Los sectores con mayor contribución a la generación de empleo fueron:

- Industrias manufactureras,
- Comercio y reparación de vehículos,
- Administración pública, salud y educación,
- Actividades profesionales, científicas y técnicas. [portafolio.co], [dian.gov.co]

Este comportamiento evidencia una recuperación relativamente diversificada, con protagonismo tanto del sector privado como del público.

Informalidad y calidad del empleo
Informalidad laboral

A pesar del avance en empleo y desempleo, la informalidad laboral sigue siendo un problema estructural. Para el trimestre diciembre 2025 – febrero 2026, la tasa de informalidad se ubicó en 55,3 %, aunque con una reducción de 1,5 puntos porcentuales frente al mismo periodo del año anterior. [superfinan...era.gov.co], [datos.gov.co]

Esto implica que:
Más de la mitad de los ocupados no cotiza plenamente a seguridad social,
Una proporción significativa del empleo creado es de baja estabilidad y productividad.

Brechas de género y población

El mercado laboral colombiano mantiene:
Mayor desempleo femenino frente al masculino,
Mayor informalidad en zonas rurales y ciudades intermedias,
Vulnerabilidad persistente en jóvenes y trabajadores con baja calificación.
[optimaconsultores.co]

Factores económicos explicativos

Desde una perspectiva económica, la mejora simultánea del empleo y desempleo se explica por:
Recuperación de la actividad productiva tras los choques de años anteriores.

Resiliencia del mercado laboral, incluso frente a incrementos importantes del salario mínimo, que no generaron una caída significativa del empleo formal en el corto plazo. [pymesfuturo.com]
Crecimiento del empleo por cuenta propia, que contribuyó a la ocupación, aunque con incidencia sobre la informalidad. [optimaconsultores.co]

Impacto económico y retos

Desde el punto de vista macroeconómico:
Un mayor nivel de empleo impulsa el consumo de los hogares y la demanda interna.
La persistencia de la informalidad limita la recaudación fiscal, la productividad y la sostenibilidad del sistema pensional.
Las brechas regionales reducen el efecto agregado del crecimiento del empleo.
[transliquidosgr.com]

Conclusión

El análisis conjunto de la tasa de desempleo y empleo en Colombia muestra un mercado laboral en franca mejora cuantitativa, con niveles históricamente bajos de desocupación y una expansión sostenida del empleo durante 2025 y comienzos de 2026.

No obstante, el principal desafío económico ya no es solamente crear empleo, sino mejorar su calidad, avanzar en la formalización, reducir brechas regionales y fortalecer la productividad laboral. La sostenibilidad de los avances dependerá de la capacidad de la economía para generar empleo formal y de mayor valor agregado.

SALARIO MÍNIMO – COLOMBIA

Año	**Salario mínimo mensual (COP)**	**Auxilio de transporte (COP)**	**Total salario + auxilio (COP)**
2017	$ 737.717	$ 83.140	$ 820.857
2018	$ 781.242	$ 88.211	$ 869.453
2019	$ 828.116	$ 97.032	$ 925.148
2020	$ 877.803	$ 102.854	$ 980.657
2021	$ 908.526	$ 106.454	$ 1.014.980
2022	$ 1.000.000	$ 117.172	$ 1.117.172
2023	$ 1.160.000	$ 140.606	$ 1.300.606

2024	$ 1.300.000	$ 162.000	$ 1.462.000
2025	$ 1.423.500	$ 200.000	$ 1.623.500
2026	$ 1.750.905	$ 249.095	$ 2.000.000

El salario mínimo legal vigente y el auxilio de transporte constituyen variables macroeconómicas relevantes que deben ser consideradas dentro del estudio económico del sector para la adquisición de combustible puesto en sitio**,** en la medida en que representan un referente directo de los costos laborales y de la capacidad productiva del país**.**

La fijación anual del salario mínimo tiene en cuenta diferentes variables económicas, entre las cuales la inflación del año inmediatamente anterior es el factor de mayor incidencia, junto con consideraciones asociadas a productividad y condiciones generales de la economía. En la práctica, el salario mínimo se utiliza como parámetro base tanto por el Gobierno Nacional como por el sector empresarial para la actualización de los salarios de los demás trabajadores que no devengan exactamente dicho valor.

Así mismo, un número significativo de costos asociados a la operación de las empresas proveedoras se encuentra directa o indirectamente ligado a los incrementos del salario mínimo legal vigente. Entre estos costos se incluyen, de manera enunciativa, los aportes al sistema de seguridad social (salud y pensión), prestaciones sociales, seguros médicos, contribuciones parafiscales, tarifas de transporte, derechos notariales, servicios del ICA y otros pagos obligatorios necesarios para garantizar la adecuada prestación de los bienes o servicios ofrecidos en el mercado.

Para el presente proceso contractual, resulta indispensable analizar el valor del salario mínimo legal vigente no solo por su impacto general en la economía, sino también por su incidencia directa en la estructura de costos del contratista y en la disponibilidad de personal operativo requerido para atender de manera continua, segura y oportuna el suministro de combustible puesto en sitio. El proveedor deberá contar con personal suficiente y debidamente capacitado que le permita dar cumplimiento a los requerimientos de la Entidad, así como a los tiempos y condiciones de entrega establecidos contractualmente.

En este sentido, el nivel del salario mínimo influye de manera directa en la fijación de salarios al interior de la organización**,** en la programación de turnos, en la continuidad del servicio y en la sostenibilidad financiera del contrato.

Adicionalmente al salario básico, el futuro proponente deberá considerar dentro de su estructura económica otras variables laborales y tributarias tales como prestaciones sociales, aportes, tasas y contribuciones vigentes, las cuales son determinantes para la correcta estimación de los costos directos e indirectos asociados a la ejecución del contrato.

ASPECTOS TECNICOS:

La calidad de los combustibles se encuentra definida en función de un conjunto de parámetros fisicoquímicos y operativos que cualifican su desempeño ambiental al final del proceso de combustión. Los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Minas y Energía deben definir los parámetros mínimos de calidad, en materia ambiental y técnica respectivamente, de los combustibles que se han de importar, producir, distribuir y consumir en todo el territorio nacional, de conformidad con lo definido en el artículo 2.2.5.1.4.5 del Decreto 1076 de 2015.

En cumplimiento de esta responsabilidad, el gobierno colombiano ha establecido las condiciones mínimas para que, desde el marco regulatorio, se controle la distribución de combustibles de la mejor calidad para Colombia, teniendo en cuenta las materias primas características del territorio nacional y propendiendo por favorecer el desarrollo del país dentro de esquemas sostenibles.

Dentro del marco regulatorio, éste debe ser reformulado continuamente de acuerdo con las métricas internacionales y a los avances tecnológicos de los procesos productivos tendientes a la minimización de los impactos ambientales generados durante la combustión, respondiendo a las preocupaciones de la comunidad internacional en torno a los temas relacionados con la calidad del aire y su influencia en el cambio climático y la salud pública.

[minenergia.gov.co]

ASPECTOREGULATORIO

Marco constitucional y legal

La regulación de la calidad de los combustibles en Colombia se fundamenta en los principios constitucionales de **protección del ambiente** y **intervención del Estado en la economía**, consagrados en los artículos 79, 80, 334 y 365 de la Constitución Política. Estos artículos habilitan al Estado para establecer condiciones técnicas y ambientales sobre bienes esenciales como los combustibles, dada su incidencia directa en la salud pública, la calidad del aire y la prestación de servicios públicos esenciales como el transporte. [vlex.com.co]

Competencia institucional

De conformidad con el artículo 2.2.5.1.4.5 del Decreto 1076 de 2015, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADS) y el Ministerio de Minas y Energía (MME) son las autoridades competentes para establecer las especificaciones de calidad ambiental y técnica, respectivamente, de los combustibles que se importen, produzcan, distribuyan y consuman en el territorio nacional. [minenergia.gov.co]

Esta distribución de competencias se mantiene plenamente vigente al año 2026.

La regulación colombiana en materia de calidad de combustibles tiene su origen en la Resolución 898 de 1995, mediante la cual se establecieron por primera vez criterios ambientales de calidad para combustibles líquidos y sólidos utilizados en fuentes móviles y fijas. No obstante, a 2026 esta resolución cumple un rol histórico y complementario, ya que sus disposiciones técnicas han sido ampliamente modificadas y actualizadas por reglamentos técnicos posteriores.
[gestornorm...reg.gov.co]

Reglamentos técnicos vigentes

Resolución 40444 de 2023 (norma vigente)
La **Resolución 40444 del 30 de junio de 2023**, expedida conjuntamente por el MME y el MADS, constituye el **marco regulatorio técnico vigente** en materia de calidad de:

- Gasolinas básicas y gasolinas oxigenadas con etanol anhidro
- Combustible diésel (ACPM)
- Biocombustibles y sus mezclas

Esta resolución **derogó expresamente la Resolución 40103 de 2021**, consolidando en un solo cuerpo normativo los parámetros fisicoquímicos, los métodos de ensayo y las obligaciones para los agentes de la cadena de combustibles.

[gestornorm...reg.gov.co], [suin-juriscol.gov.co]

Contenido de azufre y estándares de calidad

Diésel (ACPM)

En línea con las metas de política pública y la convergencia con estándares internacionales (Euro VI), la regulación colombiana establece a 2026:

- **Contenido máximo objetivo de azufre en diésel**:
  10 – 15 ppm a nivel nacional
- Para flotas de transporte masivo y tecnologías Euro VI:
  ≤ 10 ppm

Estos estándares responden a los compromisos del país en reducción de emisiones de material particulado y óxidos de azufre, y se encuentran alineados con el **CONPES 3943 de 2018** y sus instrumentos de seguimiento
[minambiente.gov.co], [Ecopetrol...azufre ...]

Gasolinas
Para las gasolinas básicas y oxigenadas:

- **Límite regulatorio nacional**
- ≤ 50 ppm de azufre
- En la práctica operativa, buena parte del combustible producido y distribuido en el país presenta valores inferiores a dicho límite, como resultado de mejoras tecnológicas en refinación.
  [ecopetrol.com.co]

Reglamentos técnicos de emergencia

El marco regulatorio contempla la expedición de reglamentos técnicos de emergencia cuando existan riesgos para el abastecimiento nacional de combustibles.
Entre estos se destacan:

- **Resolución 40155 de 2021**
- **Resolución 40192 de 2025**

Estas normas permiten, de manera excepcional y temporal, flexibilizar parámetros como el contenido de azufre, exclusivamente para garantizar la continuidad del servicio público de abastecimiento, sin modificar las metas estructurales de calidad definidas en la regulación permanente. [bmcbec.com.co], [suin-juriscol.gov.co]

Política pública y planeación

CONPES 3943 de 2018

El Documento CONPES 3943 – "Política para el mejoramiento de la calidad del aire", con horizonte 2018–2028, constituye el principal instrumento de política que soporta la evolución regulatoria en materia de combustibles.

Este documento define acciones específicas para:

- Mejoramiento progresivo de la calidad de los combustibles
- Reducción del contenido de azufre
- Habilitación del ingreso de tecnologías vehiculares de bajas y cero emisiones

Sus lineamientos continúan plenamente vigentes al año 2026.

[minambiente.gov.co], [anla.gov.co]

Consideraciones regulatorias finales

- El marco regulatorio colombiano en calidad de combustibles es dinámico, basado en reglamentos técnicos que se actualizan conforme a avances tecnológicos y compromisos ambientales.
- La regulación actual prioriza la protección de la salud pública, la calidad del aire y la armonización con estándares internacionales.
- Las excepciones regulatorias solo operan bajo criterios de temporalidad, proporcionalidad y necesidad, sin afectar las metas estructurales del sistema.

6.1.2 ESTUDIO DE LA OFERTA:

El presente análisis tiene como finalidad identificar y evaluar las condiciones de la oferta existente en el mercado para el suministro de combustible puesto en sitio, con el fin de garantizar la pluralidad de oferentes, la eficiencia del proceso contractual y la selección objetiva**,** conforme a lo establecido en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015.

Descripción del bien a adquirir

El bien objeto del contrato corresponde al suministro de combustible para los grupos electrógenos del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, puesto en sitio**,** lo cual implica:

- Abastecimiento directo en los tangues de almacenamientos ubicados en áreas restringidas del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón.

- Cumplimiento de especificaciones técnicas de calidad (según tipo de combustible requerido).
- Transporte, descargue y medidas de seguridad asumidas por el contratista
- Disponibilidad continua o por demanda, según programación instituciona para las plantas eléctricas (equipos electrógenos)

Contexto general del mercado analizado

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente (ANCP-CCE) desarrolló el Modelo de Abastecimiento Estratégico (MAE) para optimizar el proceso de compra pública de las entidades estatales, siendo este un proceso de planeación y gestión de los procesos contractuales.

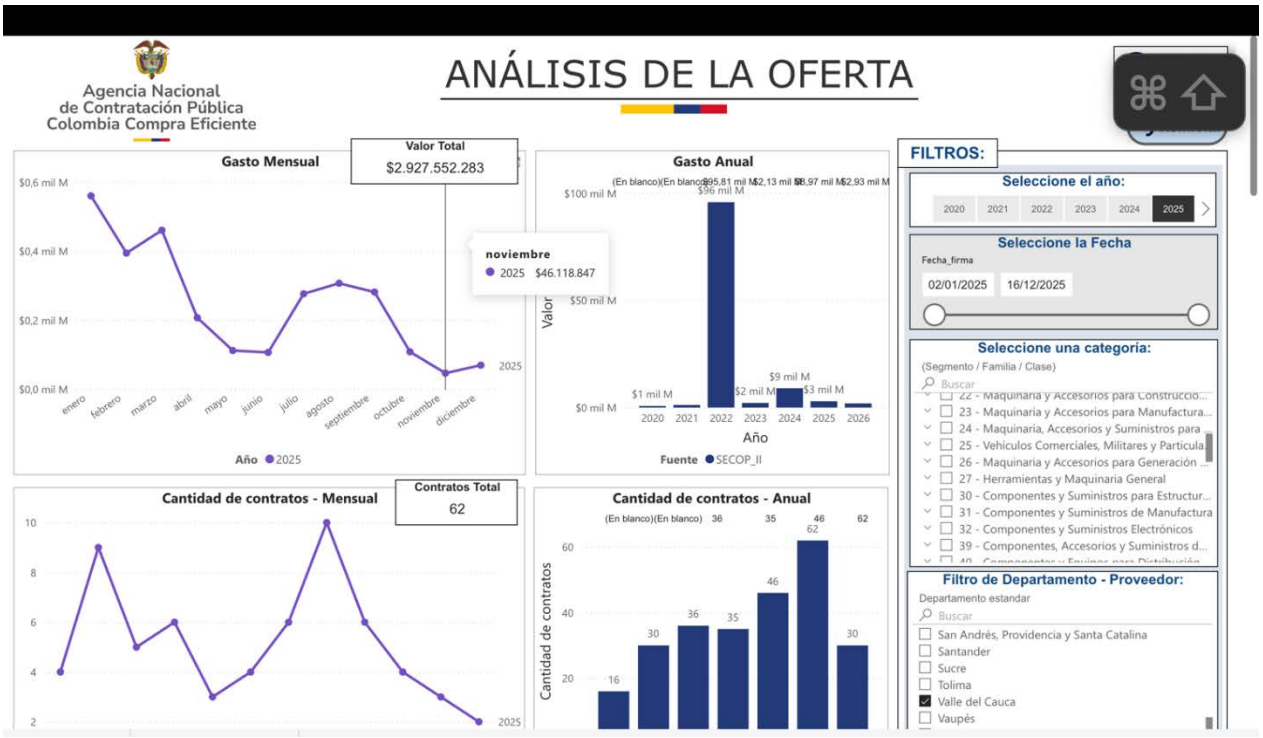
Y, para este fin, se desarrollaron las herramientas de visualización para el Análisis de la Demanda y la Oferta, que presentan la información del Sistema Electrónico para la Contratación Pública (SECOP I, SECOP II y Tienda Virtual del Estado Colombiano) de manera gráfica, dinámica y navegable. Dicha información cobra relevancia e interés tanto para las entidades estatales, como a todos los actores e interesados del sistema de compra pública de Colombia.

En este orden de ideas, La información corresponde a contratos del clasificador UNSPSC – Familia 1510 Combustibles (incluye 151015 – derivados de petróleo y destilados)**,** celebrados por entidades públicas durante el período 2020–2025, con filtros por Valle del Cauca y entidades territoriales que realizan suministro de combustible (gasolina corriente, ACPM/diésel), modalidad típica para parques automotores oficiales.

El mercado analizado refleja condiciones reales y vigentes de la oferta pública, lo que lo hace plenamente aplicable al estudio del sector requerido

Comportamiento del valor de la oferta (precios y montos)
Valor total del mercado

- Valor total contratado:
  $2.927.552.283 COP
- Número total de contratos:
  62 contratos



Esto indica un mercado activo pero atomizado, con múltiples contratos de valores moderados, condición típica del suministro recurrente de combustible en sitio**.**

Gasto anual

Del gráfico de Gasto anual se observa:

- Pico máximo en 2023, con un valor cercano a $96.000 millones COP a nivel agregado nacional del segmento mostrado.
- En 2024 y 2025, el gasto se mantiene, pero con una reducción moderada, probablemente asociada a:
    - Ajustes presupuestales.
    - Optimización de consumo.
    - Variaciones del precio regulado de combustibles.

Conclusión: El mercado es estable y recurrente, sin señales de contracción estructural, lo que evidencia oferta suficiente y sostenida**.**

Gasto mensual
El gráfico de Gasto mensual (2025) muestra:

- Valores mensuales entre aproximadamente $10.000 y $15.000 millones COP**.**
- Mayor gasto hacia febrero, marzo y septiembre.
- Disminución hacia noviembre y diciembre**.**

Implicación para Palmira:
Existe estacionalidad moderada, pero no afecta la disponibilidad de oferentes ni el suministro continuo, lo cual es clave para justificar contratos de tracto sucesivo.

Dinámica de competencia y pluralidad de oferta



Modalidades de selección

Del gráfico Valor total estimado por modalidad de selección**:**

- Selección abreviada – menor cuantía: ≈ $1.274 millones COP

- Contratación directa: ≈ $903 millones COP
- Régimen especial: ≈ $509 mil millones COP (a nivel agregado del tablero)

Conclusión:
La selección abreviada de menor cuantía es una modalidad frecuente y válida para este tipo de contratos, con amplia participación de proveedores.

Pluralidad de oferentes (SECOP II)

- **Contratos con pluralidad de proveedores (SECOP II):** Cerca del 47% del valor total**.**
- El resto corresponde a contratación con un solo proveedor, generalmente justificada por ubicación geográfica o logística.

Implicación:
Existe concurrencia real de la oferta, por lo que no se configura riesgo de monopolio, incluso en mercados locales como Palmira.

Principales proveedores identificados

Proveedores con mayor valor contratado
Entre los proveedores destacados en el gráfico de Valor total estimado por proveedor**,** se observan (sin asumir exclusividad):

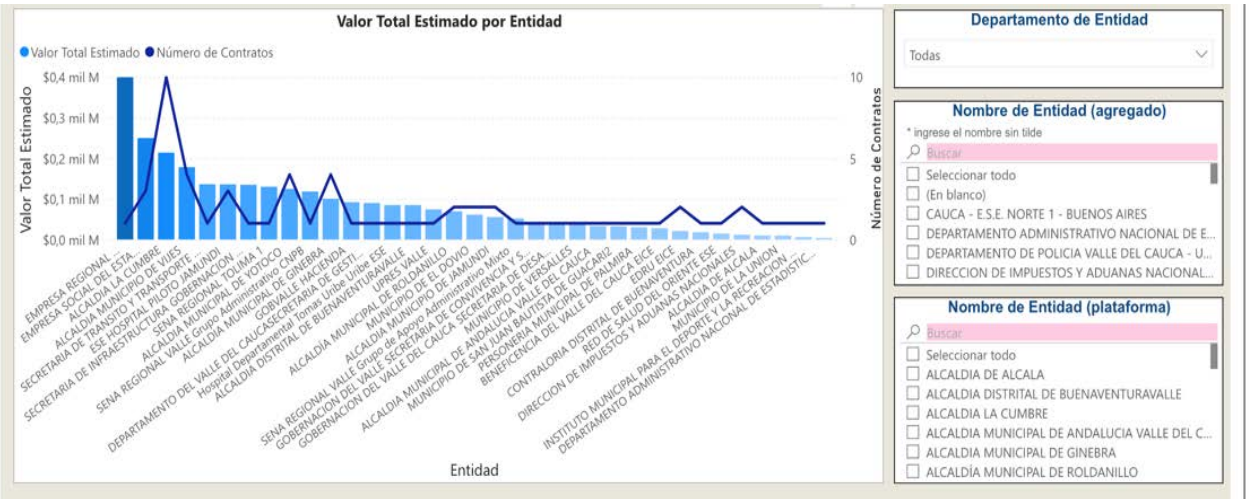
- Estaciones de servicio locales.
- Empresas distribuidoras regionales de combustibles.
- Operadores que funcionan bajo el esquema de suministro en sitio (tanqueo directo o estación aliada)**.**

Número de contratos por proveedor
El gráfico de Número de contratos por proveedor muestra:

- Proveedores con entre 6 y 10 contratos**.**
- Alta rotación de contratos de valores medios.

Conclusión:
La oferta está compuesta por proveedores recurrentes y experimentados, con capacidad operativa demostrada para atender entidades públicas.

Comportamiento por entidad y territorio



El gráfico de Valor total estimado por entidad evidencia:

- Alta participación de:
    - Alcaldías municipales.
    - Entidades descentralizadas.
    - Entidades del orden territorial.
    -

En el Valle del Cauca**,** se identifican entidades como:

- Alcaldías municipales.
- Entidades administrativas locales.

Relevancia para Palmira:
Palmira participa en un mercado ampliamente abastecido, con proveedores que ya operan en municipios vecinos y conocen las condiciones contractuales del territorio.

Análisis específico de la oferta para Palmira – Valle del Cauca

Con base en los datos observados, la oferta en Palmira presenta las siguientes características:

- Existencia de múltiples proveedores locales y regionales**.**
- Contratos de valores moderados, compatibles con menor cuantía.

- Amplia experiencia previa de oferentes con entidades territoriales.
- Disponibilidad de estaciones de servicio y esquemas de suministro en sitio.
- Condiciones de mercado estables y competitivas.

Análisis de riesgos del mercado

Desde el punto de vista de la oferta, se identifican los siguientes riesgos moderados:

- Variaciones en precios del combustible durante la vigencia.
- Eventuales afectaciones logísticas por factores externos (clima, movilidad).
- Incrementos en costos de transporte.

No obstante, dichos riesgos son propios del mercado y pueden mitigarse mediante cláusulas contractuales adecuadas, sin afectar la viabilidad del proceso

Conclusiones para el estudio del sector- oferta

1. Existe oferta suficiente y plural de proveedores para el suministro de combustible en sitio en Palmira – Valle del Cauca.
2. El mercado presenta competencia efectiva, evidenciada en pluralidad de contratos y proveedores.
3. La selección abreviada de menor cuantía es coherente, usual y respaldada por múltiples antecedentes contractuales.
4. Los precios y valores contratados se encuentran dentro de rangos previsibles y comparables**,** lo que facilita la estructuración del presupuesto oficial.
5. No se evidencia riesgo de desabastecimiento, concentración de mercado ni dependencia de un solo proveedor.

Recomendación técnica

Con base en el análisis de la oferta:
Se recomienda adelantar el proceso mediante Selección Abreviada de Menor Cuantía**,** garantizando:

- Invitación a varios proveedores locales.
- Reglas claras de prestación del servicio en sitio.
- Referencia a precios regulados vigentes de combustibles.

¿Quién nos vende?

Para el presente estudio del sector se toman como referencia las estaciones de servicio automotriz**,** en tanto estos establecimientos están habilitados para la distribución de combustibles básicos destinados al uso de vehículos automotores, los cuales son suministrados mediante equipos fijos que permiten el llenado directo de los tanques de combustible, garantizando condiciones de seguridad, control y continuidad en el abastecimiento.

Dado que la necesidad de la entidad corresponde al suministro y puesta en sitio de combustible tipo ACPM para la operación del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, se procedió a identificar y analizar las empresas que han manifestado interés y presentado ofertas en procesos contractuales de características similares, de conformidad con la información disponible en las plataformas oficiales de contratación pública.

Como resultado del análisis de la oferta, se concluye que existen proveedores con la capacidad técnica, operativa y comercial para atender el objeto contractual, razón por la cual la entidad invita a cotizar a las siguientes empresas:

EMPRESA	**CORREO ELECTRONICO**
MARTHA SALDARRIAGA	martasaldarriaga@hotmail.com
EDS PUNTO VERDE	edspuntoverde@hotmail.com
ESTACION ROZO	Estacionrozo@gmail.com

6.1.3 ESTUDIO DE LA DEMANDA:

Este numeral tiene como propósito analizar el tipo de consumidor en el sector objetivo del estudio: Clientes o empresas que hayan utilizado el producto o servicio y posibles consumidores o utilizadores del producto o servicio. Para tal efecto se realizó una búsqueda en el sistema electrónico de contratación pública (SECOP II), identificando entidades estatales que hayan realizado contrataciones similares, de tal forma que se considere pertinente su análisis para el presente estudio del sector.

Caracterización de la Demanda

El objeto del presente proceso contractual corresponde al suministro de combustible ACPM, destinado al funcionamiento de las plantas eléctricas ubicadas en el Aeropuerto Internacional

Alfonso Bonilla Aragón, infraestructura crítica que requiere respaldo energético permanente para garantizar la continuidad de los servicios aeroportuarios, la seguridad operacional y el cumplimiento de la normatividad aeronáutica.

La demanda del bien se enmarca dentro del sector de combustibles líquidos, clasificado en el UNSPSC, familia 1510 – Combustibles, específicamente 151015 – Petróleo y Destilados, categoría ampliamente utilizada por entidades públicas que requieren combustible para vehículos, maquinaria y plantas eléctricas.

Análisis del Comportamiento de la Demanda – SECOP II

El análisis de la información disponible en la plataforma Colombia Compra Eficiente – SECOP II, según las gráficas adjuntas, evidencia que el suministro de combustibles ACPM presenta una demanda constante, recurrente y creciente a nivel nacional por parte de entidades del orden nacional, departamental y municipal, así como de entidades descentralizadas, empresas industriales y comerciales del Estado y organismos adscritos a sectores como:

Transporte y movilidad
Infraestructura vial y obras públicas
Servicios públicos
Seguridad y atención de emergencias
Operación aeroportuaria y logística
Gestión del riesgo y atención de desastres

Los resultados encontrados en la plataforma evidencian que este tipo de contratación se realiza de forma periódica, principalmente bajo modalidades como selección abreviada de menor cuantía, mínima cuantía y, en algunos casos, licitación pública, dependiendo del monto y alcance contractual, lo cual confirma que el objeto contractual corresponde a una necesidad común, homogénea y ampliamente demandada en el mercado estatal.

Asimismo, se observa que los procesos contractuales asociados al suministro y transporte de ACPM responden a necesidades operativas indispensables y no sustituibles, dado que el combustible constituye un insumo estratégico para la continuidad del servicio público y el cumplimiento de las funciones institucionales. La demanda se caracteriza por ser estable durante la vigencia fiscal, con posibles aumentos en periodos de mayor operación logística o ejecución de proyectos.

En consecuencia, la demanda del bien objeto de contratación:

Es permanente y previsible.
No se concentra en un único sector o tipo de entidad.
Se encuentra ampliamente respaldada por antecedentes contractuales disponibles en el SECOP.
Permite la participación de múltiples oferentes, garantizando la pluralidad y libre concurrencia en el proceso de selección.

Comportamiento del gasto

De acuerdo con el tablero de análisis:

- El valor total del gasto contratado en la familia de combustibles asciende aproximadamente a $114.586 millones, lo que evidencia un mercado activo y consolidado.
- El gasto anual muestra una tendencia creciente y sostenida entre 2020 y 2025, alcanzando su punto más alto en el último periodo analizado, lo cual refleja:
    - Incremento de necesidades operativas.
    - Mayor uso de combustibles como insumo crítico.
    - Relevancia del ACPM como fuente energética de respaldo.

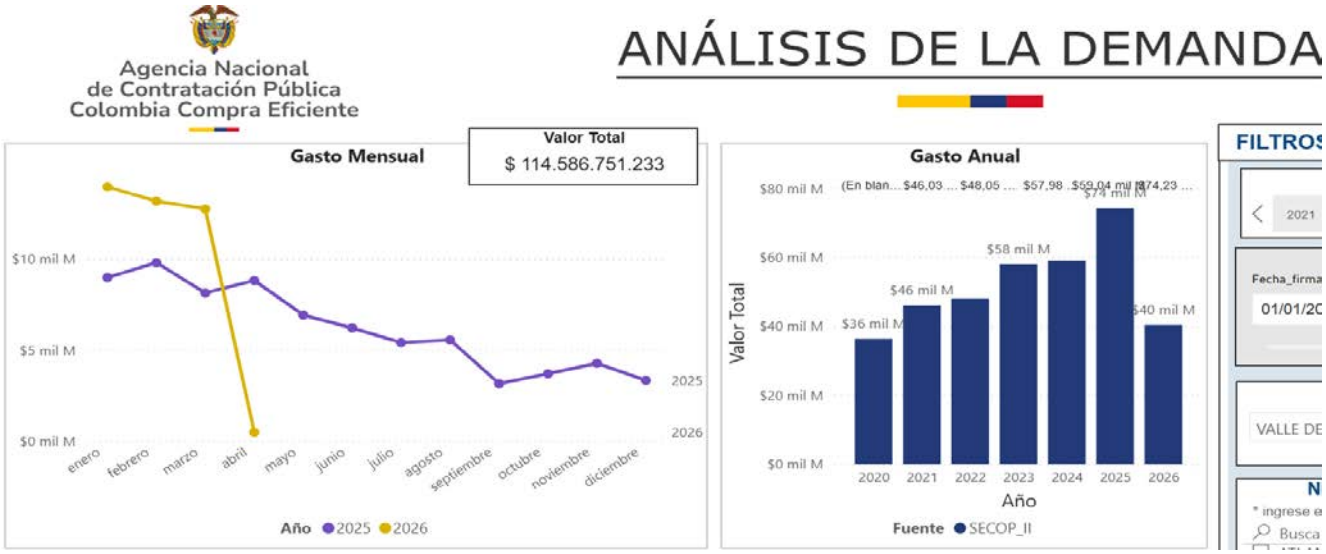
El comportamiento mensual del gasto es relativamente estable durante la vigencia fiscal, lo que confirma que se trata de una demanda permanente y no estacional, característica típica del suministro de combustible para plantas eléctricas.

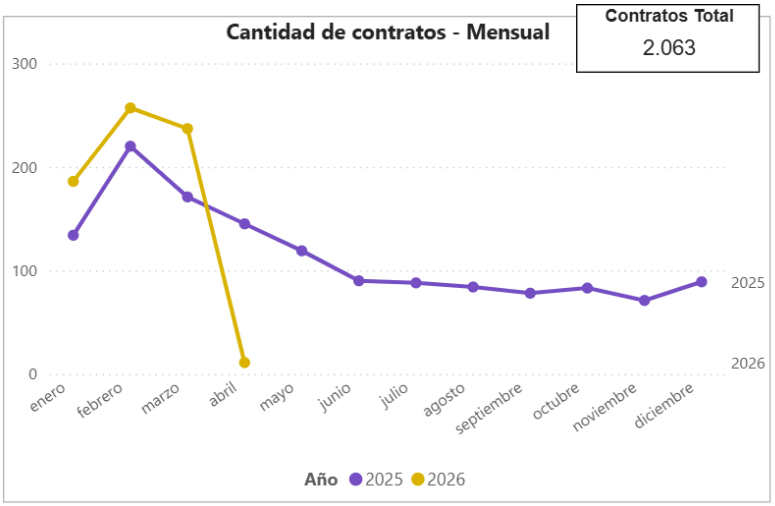
Cantidad de contratos

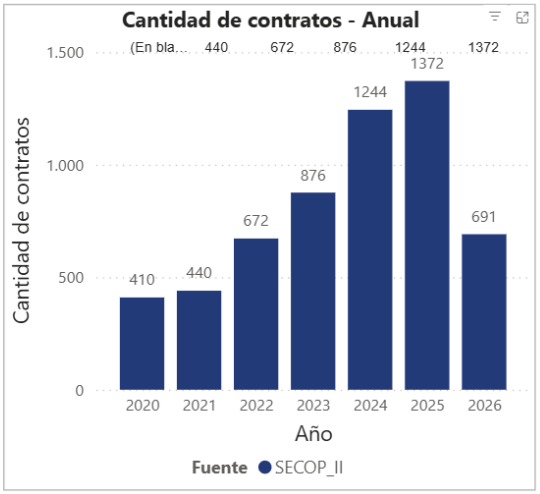
El número de contratos analizados es representativo del nivel de demanda:

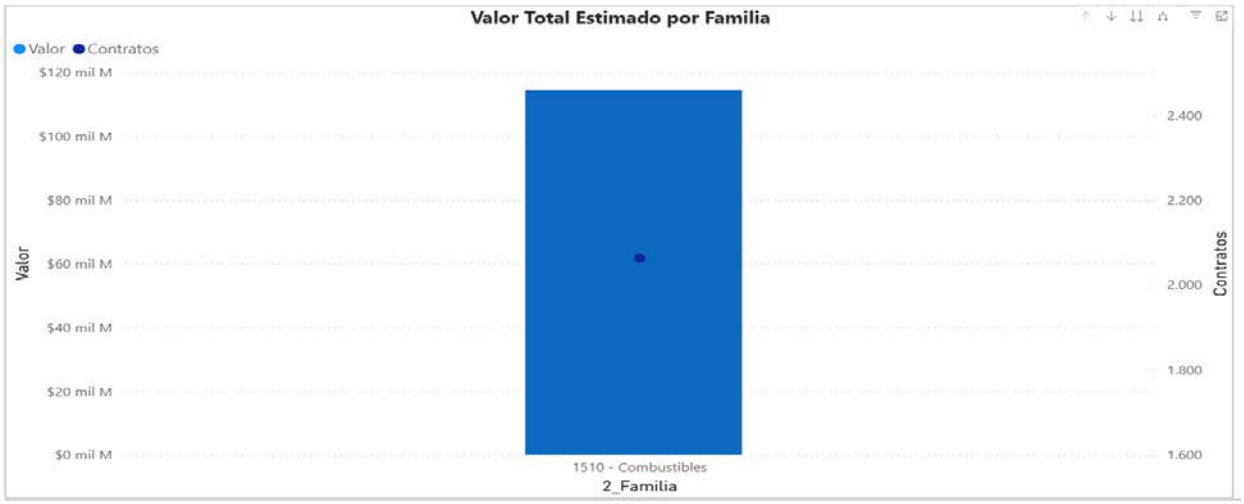
- 2.063 contratos asociados al suministro de combustibles.
- Tendencia creciente en la cantidad de contratos anuales, con picos superiores a 1.200 procesos anuales en los últimos años analizados.

Este volumen confirma que el ACPM es un bien de consumo recurrente, contratado de manera periódica por entidades públicas que administran infraestructuras críticas similares a la aeroportuaria.


Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente
ANÁLISIS DE LA DEMANDA
Gasto Mensual
Valor Total
$ 114.586.751.233
$10 mil M
$5 mil M
$0 mil M
enero
febrero
marzo
abril
mayo
junio
julio
agosto
septiembre
octubre
noviembre
diciembre
2025
2026
Año 2025 2026
Gasto Anual
$80 mil M
$60 mil M
$40 mil M
$20 mil M
$0 mil M
Valor Total
$36 mil M
$46 mil M
$58 mil M
$40 mil M
2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
Año
Fuente SECOP_II
FILTROS
2021
Fecha_firma
01/01/20
VALLE DE
Busca


Cantidad de contratos - Mensual
Contratos Total
2.063
300
200
100
0
enero
febrero
marzo
abril
mayo
junio
julio
agosto
septiembre
octubre
noviembre
diciembre
2025
2026
Año 2025 2026

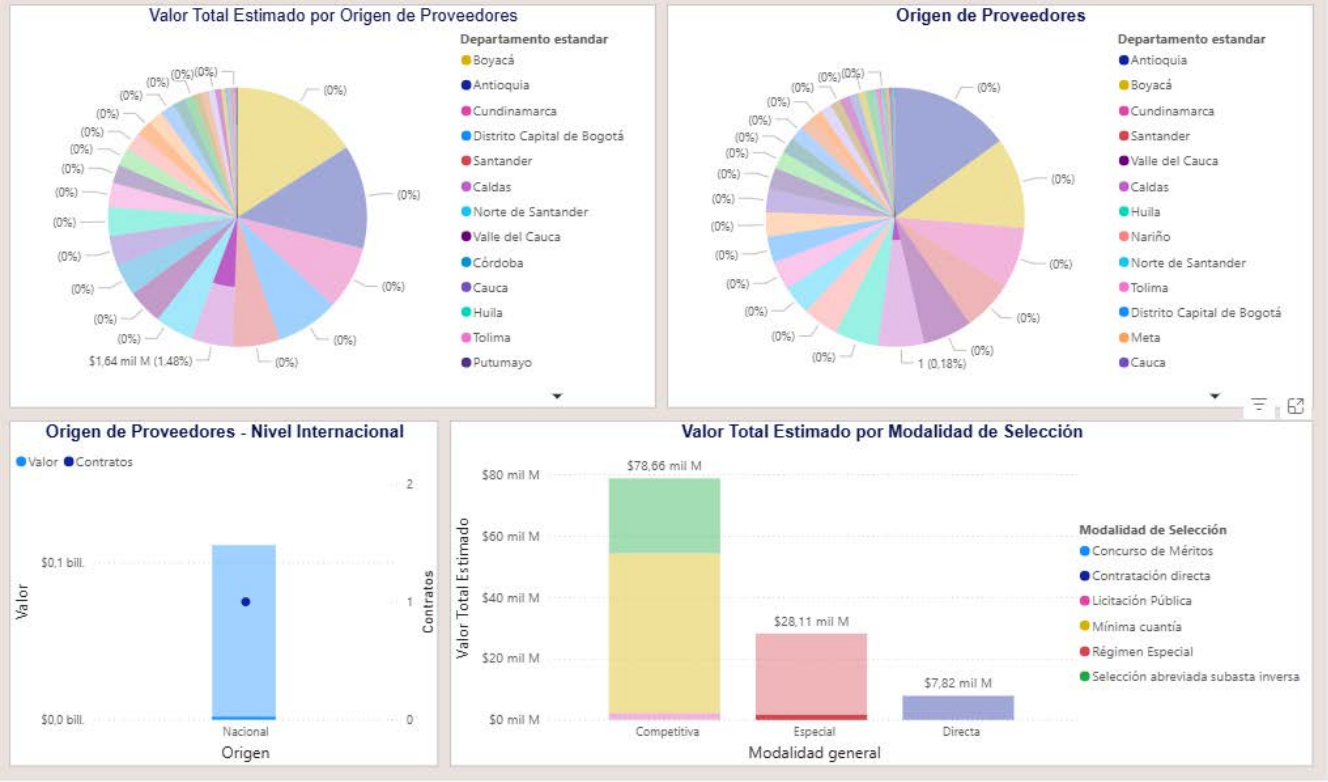

Cantidad de contratos - Anual
(En bla... 440 672 876 1244 1372
1.500
1.000
500
0
Cantidad de contratos
410
440
672
876
1244
1372
691
2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
Año
Fuente SECOP_II



Comportamiento contratacion por bienes y servicios de UNSPSC

Año	
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	
1510 - Combustibles	
151015 - Petróleo y Destilados	
CONTRATAR EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE PARA LA MAQUINARIA Y VEHÍCULOS ADSCRITOS A LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA PARA DAR CUMPLIMIENTO A LAS DIFERENTES ACTIVIDADES DENTRO DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO INTERADMINISTRATIVO NÚMERO 150920251496 SUSCRITO ENTRE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA DEL DEPARTAMENTO DE CALDAS Y PROMUEVE MÁS SAS	
CONTRATAR EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES PARA LA MAQUINARIA VEHICULOS BUSES DE PROPIEDAD YO A CARGO DEL MUNICIPIO Y AQUELLOS DE PROPIEDAD YO ASIGNADOS A LA FUERZA PUBLICA QUE PRESTAN SUS SERVICIOS EN EL MUNICIPIO DE LA VEGA CUNDINAMARCA	
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE PARA LOS VEHÍCULOS Y PLANTAS ELÉCTRICAS DE PROPIEDAD DE RED SALUD CASANARE ESE Y POR LAS QUE LLEGARE A SER RESPONSABLES	
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE GASOLINA CORRIENTE O REGULAR ACPM O DIESEL Y UREA AUTOMOTRIZ PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LA FLOTA VEHICULAR DE CANDEASEO SA ESP	
ADQUISICIÓN BONOS DE COMBUSTIBLES PARA LOS VEHICULOS (CARROSMOTOS) DE LOS PUESTOS DE MANDO Y LAS UNIDADES DE INTELIGENCIA Y CONTRAINTELIGENCIA	
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES (GASOLINA CORRIENTE GASOLINA EXTRA ACPM DIÉSEL) PARA EL COMPONENTE DE MOVILIDAD PLANTAS ELÉCTRICAS YO MOTORES FUERA DE BORDA DE LA POLICÍA METROPOLITANA DE PEREIRA EL DEPARTAMENTO DE POLICÍA RISARALDA Y VEHÍCULOS PERTENECIENTES A LAS UNIDADES ADSCRITAS A LA EJECUCIÓN PRESUPUESTAL DE LA POLICÍA METROPOLITANA DE PEREIRA EL DEPARTAMENTO DE POLICÍA RISARALDA Y VEHÍCULOS DE LA POLICÍA NACIONAL QUE VAYAN DE PASO POR LA JURISDICCIÓN DEL DEPARTAMENTO DE RISARALDA	
Total	





Conclusión del Estudio de Demanda SECOP II

Con base en el análisis de la información publicada en Colombia Compra Eficiente y las gráficas revisadas, se concluye que existe una demanda real, activa, recurrente y suficientemente desarrollada para el suministro de combustible ACPM, particularmente para el soporte de plantas eléctricas en infraestructura crítica como el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón.
El comportamiento histórico del gasto, el volumen de contratos celebrados, la participación de múltiples entidades y proveedores, así como la recurrencia de la contratación bajo la modalidad de Selección Abreviada, justifican plenamente la estructuración del presente proceso bajo la Selección Abreviada de Menor Cuantía, en concordancia con los principios de planeación, eficiencia, economía y continuidad del servicio público.

Históricos Contratación Suministro de Combustible- Aerocivil

Con el fin de identificar el comportamiento histórico de la demanda del suministro de combustible ACPM para grupos electrógenos en instalaciones aeronáuticas, se realizó el análisis de los contratos celebrados en vigencias recientes por la Aerocivil Regional Occidente,

los cuales presentan objetos, alcance y condiciones técnicas similares al proyecto de contratación que se pretende adelantar.

- Contrato No. 20000695 - H1, cuyo objeto fue “RVLC0768 ADQUIRIR COMBUSTIBLE TIPO DIESEL (ACPM) PUESTO EN SITIO PARA LOS GRUPOS ELECTROGENOS DE LOS AEROPUERTOS Y ESTACIONES AERONAUTICAS REGIONAL VALLE”, por un valor de $ 236,000,000 Incluido IVA, con un plazo de ejecución de 3 meses calendario y ejecutado en el mismo tiempo pactado; forma de pago: 100% del valor total adjudicado contra presentación de acta de recibo final.

- Contrato No. 21000688- H1, cuyo objeto fue “RVLC0214 SUMINISTRAR COMBUSTIBLE TIPO DIESEL (ACPM) PUESTO EN SITIO PARA LOS GRUPOS ELECTROGENOS DE LOS AEROPUERTOS Y ESTACIONES AERONAUTICAS DE LA REGIONAL VALLE”, por un valor de $ 227,450,000 Incluido IVA, con un plazo de ejecución de 3 meses calendario y ejecutado en el mismo tiempo pactado; forma de pago: 100% del valor total adjudicado contra presentación de acta de recibo final.

- Contrato No. 22001059- H1, cuyo objeto fue “23500C1237 SUMINISTRAR COMBUSTIBLE TIPO DIESEL (ACPM) PUESTO EN SITIO PARA LOS GRUPOS ELECTROGENOS DE LOS AEROPUERTOS Y ESTACIONES AERONAUTICAS DE LA REGIONAL OCCIDENTE.”, por un valor de $ 233.997.213 Incluido IVA, con un plazo de ejecución de 6 meses calendario y ejecutado en el mismo tiempo pactado; forma de pago: 100% del valor total adjudicado contra presentación de acta de recibo final.

- Contrato No. 23000553-H1, cuyo objeto es “33400C0249 SUMINISTRAR COMBUSTIBLE TIPO DIESEL (ACPM) PUESTO EN SITIO PARA LOS GRUPOS ELECTROGENOS DE LOS AEROPUERTOS Y ESTACIONES AERONAUTICAS DE LA REGIONAL OCCIDENTE” por un valor de $58.580.000, con un plazo de ejecución de 6 meses calendario y ejecutado en el mismo tiempo pactado; forma de pago: 100% del valor total adjudicado contra presentación de acta de recibo final.

- Contrato No. 24001084-H1, cuyo objeto es “43403C1479 SUMINISTRAR COMBUSTRIBEL TIPO DIESESL (ACPM) PUESTO EN SITIO PARA LOS GRUPOS ELECTROGENOS DE LAS ESTACIONES AERONAUTICAS” por un valor de $135.000.000, con un plazo de ejecución de 2 meses calendario y ejecutado en el mismo tiempo pactado; forma de pago: 100% del valor total adjudicado contra presentación de acta de recibo final.

- Contrato No. 24001086-H1, cuyo objeto es “43403C1478 SUMINISTRAR COMBUSTIBLE TIPO DIESES (ACPM) PUESTO EN SITIO PARA LOS GRUPOS ELECTROGENOS DE LA ESTACION RADAR SANTA ANA” por un valor de $135.000.000, con un plazo de ejecución de 2 meses calendario y ejecutado en el mismo tiempo pactado; forma de pago: 100% del valor total adjudicado contra presentación de acta de recibo final.

Relación y Características Generales de los Contratos Analizados

Los contratos analizados corresponden al suministro de combustible tipo diésel (ACPM) puesto en sitio, destinado a garantizar el funcionamiento de los grupos electrógenos de aeropuertos, estaciones aeronáuticas y estaciones radar, ubicadas principalmente en la Región Valle y Región Occidente del país.

En todos los casos se observan condiciones contractuales homogéneas, tales como:

- Entrega del combustible puesto en sitio.
- Destinación exclusiva para grupos electrógenos.
- Pago del 100 % del valor contractual contra acta de recibo final.
- Ejecución completa dentro del plazo inicialmente pactado.

Análisis Global de la Demanda Histórica

Del análisis conjunto de los seis contratos se identifican los siguientes patrones relevantes para el estudio de la demanda:

- Demanda recurrente: Se evidencia contratación anual y plurianual sin interrupciones.
- Demanda permanente: Independientemente del plazo (2, 3 o 6 meses), el suministro de ACPM es constante.
- Criticidad del insumo: Todos los contratos están asociados a infraestructura aeronáutica y sistemas de respaldo eléctrico.
- Planeación flexible: La Entidad ajusta el plazo y valor del contrato según el comportamiento del consumo, sin afectar la necesidad del suministro.
- Ejecución exitosa: El 100 % de los contratos fueron ejecutados en el plazo pactado, lo que valida la exactitud de la estimación de consumo.
- El rango de valores contractuales oscila aproximadamente entre $58 millones y $236 millones, lo cual permite establecer referentes claros para la estimación del presupuesto del proceso actual, ajustado a la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía.

Relevancia para el Proyecto de Contratación Actual

El comportamiento histórico descrito es plenamente aplicable al suministro de ACPM para las plantas eléctricas del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, dado que:

- Se trata de una infraestructura crítica con requerimientos similares a los analizados.
- La necesidad del combustible está ligada a la continuidad del servicio y la seguridad operacional.
- Existen antecedentes contractuales directos en la región.
- La contratación por periodos cortos o intermedios es consistente con la planeación del consumo.

Conclusión del Análisis para el Estudio de la Demanda - Aerocivil

Con base en las contrataciones analizadas, se concluye que:

- Existe una demanda histórica comprobada, real y sostenida del suministro de ACPM.
- El consumo presenta variaciones en volumen, pero no en necesidad.
- El ACPM es un insumo esencial, no sustituible y estratégicamente crítico.
- La modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía resulta adecuada y coherente con los antecedentes contractuales.
- El presupuesto del proceso puede estructurarse con base en estos referentes sin riesgo de desabastecimiento ni sobreestimación.

6.2 ESTUDIO DE MERCADO Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

El desarrollo del estudio de mercado se basó en los análisis de las cotizaciones recibidas, el comportamiento de Los contratos efectuados en los últimos años, la información a corte marzo de 2026 reportada por el SICOM Sistema de Información de la Cadena de Distribución de combustibles del Ministerio de Minas y Energía como ente rector en la regulación de tarifas de combustibles, con el fin de establecer como precios de referencia dentro de la bolsa del presupuesto oficial. La Comisión de Regulación de Energía y Gas:

https://creg.gov.co/publicaciones/15565/precios-de-combustibles-liquidos/

Precios de los combustibles vigentes

La Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG, presenta este documento didáctico con el objeto de ofrecer a los ciudadanos una orientación sobre la política de fijación de precios de la Gasolina Motor Corriente y el ACPM.

A continuación, se presenta consolidado de precios registrados por la Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG, sobre la política de fijación de precios de la Gasolina Motor Corriente y el ACPM. A fin de facilitar la comprensión de dichos valores registrados en la vigencia 2025 y lo corrido del 2026. Se consolida únicamente los valores reportados para la ciudad de Cali, como ciudad principal, relacionados con gasolina Corriente y ACPM que corresponde al objeto principal del proceso, como la Gasolina Motor Corriente (MC), utilizada como indicador complementario del comportamiento general del mercado de combustibles.

Histórico de los precios de los combustibles 2026			
Mes	**Ciudad**	**Gasolina MC ($/gal)**	**ACPM ($/gal)**
Vigentes a partir del 1 de abril del 2026	**Cali**	15.900	11.524
Vigentes a partir del 1 de marzo de 2026	**Cali**	15.500	11.424
Vigentes a partir del 1 de febrero de 2026	**Cali**	16.002	11.424
Vigentes a partir del 1 de enero de 2026	**Cali**	16.502	11.424
PROMEDIO		15.976	11.449

Histórico de los precios de los combustibles 2025			
Mes	**Ciudad**	**Gasolina MC ($/gal)**	**ACPM ($/gal)**
Precios vigentes a partir del 20 de diciembre del 2025	Cali	16.403	11.318
Precios vigentes a partir del 24 de octubre del 2025	Cali	16.403	11.218
Precios vigentes a partir del 17 de agosto del 2025	Cali	16.303	11.118
Precios vigentes a partir del 12 de julio del 2025	Cali	16.303	11.018
Precios vigentes a partir del 17 de junio del 2025	Cali	16.303	11.018

Precios vigentes a partir del 23 de mayo del 2025	Cali	16.268	10.983
Precios vigentes a partir del 22 de marzo del 2025	Cali	16.268	10.983
Precios vigentes a partir del 1 de febrero del 2025	Cali	16.195	10.908
Precios vigentes a partir del 1 de enero del 2025	Cali	16.097	10.867
PROMEDIO		**16.283**	**11.048**

Elaboración propia:

Fuente: https://creg.gov.co/publicaciones/15565/precios-de-combustibles-liquidos/

Durante el año 2025 se evidenció un incremento gradual y sostenido en los precios de los combustibles, con variaciones escalonadas a lo largo del año.

ACPM – Año 2025

Los precios del ACPM en Cali durante 2025 presentaron el siguiente comportamiento:

El precio promedio anual del ACPM en 2025 fue de $11.048 por galón, lo que refleja un incremento aproximado del 4,14 % entre el inicio y el cierre del año. Esta variación moderada confirma un comportamiento predecible y estable, característico de un mercado regulado.

Gasolina MC – Año 2025

La gasolina MC evidenció precios superiores y un comportamiento similar:

Precio inicial (enero 2025): $16.097/galón
Precio final (diciembre 2025): $16.403/galón

El precio promedio anual fue de $16.283 por galón, con un incremento aproximado del 1,90 %, lo que ratifica una tendencia controlada sin fluctuaciones abruptas.

Conclusiones del Año 2025

- El comportamiento de precios fue estable, creciente y escalonado.
- No se presentaron disminuciones abruptas ni incrementos atípicos.

- El ACPM mantuvo una brecha de precio consistente frente a la gasolina MC.
- El promedio anual sirve como referente confiable para la planeación contractual.

Comportamiento de los Precios – Año 2026 (enero a abril)

Para el año 2026, con corte a abril, los precios muestran una variación más marcada, especialmente en la gasolina MC, mientras que el ACPM presenta mayor estabilidad.

ACPM – Año 2026
El precio promedio del ACPM en 2026 (enero–abril) es de $11.449 por galón, lo que representa un incremento aproximado del 3,63 % frente al promedio del año 2025. Este comportamiento confirma que el ACPM continúa siendo un combustible con variaciones graduales, lo cual reduce los riesgos financieros asociados al proceso de contratación.

Gasolina MC – Año 2026
La gasolina MC mostró un comportamiento más variable: El precio promedio de la gasolina MC en 2026 (enero–abril) es de $15.976 por galón, evidenciando una tendencia variable, aunque dentro de márgenes controlados.

El incremento del ACPM entre 2025 y 2026 es moderado y previsible.
La variación se encuentra dentro de rangos razonables para la planeación contractual.
El comportamiento histórico respalda la estabilidad de la demanda y la idoneidad de contratos a corto y mediano plazo.

El análisis histórico de precios permite concluir que:

- El ACPM presenta un comportamiento estable, propio de un bien regulado.
- Las variaciones de precio no afectan la demanda estructural, que se mantiene constante debido a la criticidad del servicio eléctrico de respaldo.
- Los precios promedio observados sirven como referente objetivo para la estimación del presupuesto oficial del proceso.
- Es viable estructurar el contrato bajo la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía, sin riesgos significativos de desfinanciación.

Con base en el comportamiento histórico de los precios del ACPM durante 2025 y el primer trimestre de 2026 en la ciudad de Cali, se concluye que el combustible presenta:

- Estabilidad en el tiempo.
- Incrementos graduales y controlados.
- Condiciones adecuadas para la planeación presupuestal.
- Total, coherencia con la demanda permanente del suministro de ACPM para plantas eléctricas del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón.

Este análisis respalda técnicamente la definición del presupuesto estimado y fortalece la justificación del proceso de contratación.

COTIZACIONES DEL MERCADO

Con el fin de establecer un referente de precios de mercado para el suministro de combustible tipo ACPM puesto en sitio en el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón de Palmira, se solicitaron y analizaron cotizaciones a diferentes estaciones de servicio de la zona de influencia, obteniéndose los valores que se detallan a continuación.

El análisis tiene como objetivo verificar la razonabilidad del precio, identificar la dispersión del mercado y determinar un valor promedio de referencia que sirva como base para la estimación presupuestal del proceso de contratación correspondiente a la vigencia 2026.

Las cotizaciones analizadas corresponden al suministro de ACPM, bajo la modalidad puesto en sitio, conforme a las necesidades operativas del aeropuerto.

PROVEEDOR	Valor cotizado ACPM ($/galón)
Estación Rozo	$ 33.000
Martha Saldarriaga	$ 30.000
EDS Punto verde	$ 33.000

Precio promedio cotizado: $32.000
Este valor se propone como precio de referencia para la vigencia 2026.

El ACPM es un combustible cuyo precio base se encuentra regulado por el Gobierno Nacional, y su valor oficial se actualiza periódicamente. Para la ciudad de Cali, el análisis histórico muestra los siguientes promedios:

Precio Promedio Regulado del ACPM

- Año 2025: Precio promedio: $11.048 por galón
- Año 2026 (enero–abril): Precio promedio: $11.449 por galón

Este comportamiento refleja un incremento moderado aproximado del 3,63 %, confirmando que el ACPM presenta una tendencia estable y previsible, propia de un mercado regulado, lo cual constituye un referente técnico fundamental para la planeación contractual.

Relación entre el Precio Regulado y el Precio Cotizado

Es importante precisar que el precio regulado del ACPM corresponde únicamente al valor del combustible en estación, mientras que el precio cotizado bajo la modalidad **“**puesto en sitio” incorpora una serie de costos adicionales indispensables para la correcta prestación del servicio, especialmente tratándose de un entorno aeroportuario.

Componentes incluidos en el precio cotizado

El valor promedio cotizado de **$32.000** integra, entre otros, los siguientes conceptos:

- Precio base del ACPM regulado.
- Impuesto al Valor Agregado (IVA).
- Costos de transporte especializado.
- Costos logísticos de entrega en sitio.
- Personal operativo y de seguridad.
- Cumplimiento de protocolos de acceso a zona aeroportuaria.
- Riesgos operativos y seguros.
- Disponibilidad inmediata y continuidad del suministro.

En consecuencia, el precio cotizado **no corresponde únicamente al galón de ACPM**, sino a un **servicio integral de suministro**, ajustado a las condiciones técnicas, operativas y de seguridad del aeropuerto.

Análisis de Razonabilidad del Precio Cotizado

Al comparar el precio regulado promedio ($11.449) con el precio promedio cotizado ($32.000), se observa una diferencia que se explica técnica y económicamente por:

- La modalidad puesta en sitio, que implica costos adicionales frente al abastecimiento en estación.
- La ubicación estratégica y controlada del punto de entrega.
- La naturaleza crítica del servicio (grupos electrógenos de respaldo).
- La obligación de garantizar continuidad operativa sin interrupciones.
- Las condiciones logísticas específicas del entorno aeroportuario.

La diferencia entre ambos valores no configura un sobrecosto, sino que corresponde al valor agregado del servicio de suministro, ampliamente reconocido en procesos contractuales similares observados en la plataforma Colombia Compra Eficiente – SECOP II.

Coherencia con el Historial Contractual y el Mercado

El valor promedio cotizado de $32.000 se encuentra:

- Alineado con el histórico de contratación analizado para procesos de suministro de ACPM en infraestructura aeronáutica.
- Dentro de rangos razonables del mercado para contratos puesto en sitio.
- En coherencia con la estabilidad del precio regulado, sin fluctuaciones atípicas.
- En un punto que favorece la pluralidad de oferentes, al no restringir la competencia.

Impacto en el Estudio de la Demanda y la Planeación Presupuestal

La relación entre el precio regulado y el precio cotizado permite concluir que:

- La demanda del ACPM permanece estable e independiente de las variaciones moderadas del precio regulado.
- El mercado responde con ofertas competitivas que incorporan los costos reales del servicio.
- El precio promedio de $32.000 constituye un referente idóneo y técnicamente sustentado para la definición del presupuesto oficial.

Conclusión

El análisis integrado de las cotizaciones del mercado frente al histórico de precios regulados del ACPM permite concluir que:

- Existe coherencia entre el comportamiento del precio regulado y los valores cotizados.
- El precio promedio cotizado refleja adecuadamente los costos del suministro integral puesto en sitio.

- No se evidencian distorsiones, sobrecostos ni valores atípicos.
- El valor de referencia cumple los principios de economía, eficiencia, responsabilidad fiscal y planeación.

En consecuencia, el precio promedio de $32.000 se encuentra plenamente justificado técnica y económicamente y puede ser adoptado como base para el proceso contractual correspondiente a la vigencia 2026.

7. PRESUPUESTO OFICIAL ESTIMADO

El valor del presupuesto oficial es de trescientos doce millones setecientos ochenta mil pesos M/CTE) ($312.780.000), incluido IVA y todos los impuestos, costos y gastos asociados.

Este presupuesto corresponde al valor estimado para cubrir las necesidades de abastecimiento de ACPM durante la vigencia 2026. Indicando que dicho presupuesto incluye bolsa de monto agotable, que se ejecutará de acuerdo con los requerimientos, los cuales se articulan con las necesidades del Plan anual de adquisiciones 2026

Notas:

i. Se considerará como causal de rechazo las propuestas que superen el valor estimado del proyecto descrito en el presupuesto oficial.

ii. El valor del contrato será por el total del presupuesto y se agotará mediante requerimientos periódicos hasta agotar el valor del contrato o hasta el vencimiento del plazo, lo primero que suceda. (APLICA PARA CONTRATOS A MONTO AGOTABLE) teniendo en cuenta que este contrato se ejecutara mediante bolsa de monto agotable.

7.1 PROPUESTA ARTIFICIALMENTE BAJA

Una vez recibidas las ofertas, con el fin de garantizar los principios de economía, celeridad y eficiencia administrativa, el comité evaluador procederá a evaluar técnica y jurídicamente las 3 propuestas con el menor valor dentro del presente proceso, haciendo la salvedad que, solamente resultará adjudicataria la del precio más bajo que cumpla con todos los requisitos exigidos por la entidad y adicionalmente, solicitará las explicaciones frente al precio artificialmente bajo, si hubiere lugar a ello.

En el presente proceso se consideran ofertas con precios artificialmente bajos, todas aquellas que se encuentren por debajo del (20%) o más del valor del Presupuesto oficial, lo que equivale a un valor base de ($250.224.000 pesos) para que presenten a la Entidad, las razones y/o justificaciones que sustentan el valor ofertado, con los soportes a que haya lugar en el término de traslado del informe de evaluación, so pena de rechazo.

7.2 LISTA DE PRECIOS DE REFERENCIA NO aplica.

7.3 VIGENCIAS FUTURAS:

SI	
NO	**x**

7.4 CERTIFICADO DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

Los recursos para atender el objeto de la presente contratación provienen del presupuesto de la Aeronáutica Civil, correspondiente a la presente vigencia fiscal de 2026, de conformidad con el certificado de disponibilidad presupuestal SIIF Nación No. 12426 expedido el 29 de abril de 2026.

8. CONDICIONES DEL CONTRATO

8.1 PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El plazo de ejecución del contrato será de 240 días contado a partir de la suscripción del acta de inicio sin exceder la fecha de recibo final que no debe pasar del día 30 de diciembre de 2026, previa expedición del registro presupuestal y aprobación de las garantías (

Nota: La ejecución del presupuesto se hará por monto agotable, mediante requerimientos periódicos hasta agotar el valor del contrato o hasta el vencimiento del plazo, lo primero que suceda.

8.2 LUGAR DE EJECUCIÓN DEL OBJETO CONTRACTUAL:

El lugar de ejecución del contrato es en el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón de Palmira Valle del Cauca, previa coordinación con el supervisor del contrato.

8.3 FORMA DE PAGO

Establezca la forma de pago del contrato, de acuerdo con el estudio de mercado realizado y con el conocimiento del sector de la economía correspondiente, atendiendo el flujo necesario de recursos para la correcta ejecución de lo pactado.

Tipo	**Marcar con una X**
Contra entrega	
Mensualidades Vencidas	
Actas Parciales	**x**
La establecida en el A.M.P	
Otra (Indicar)	

Actas Parciales

Se realizarán pagos por medio de actas parciales al contratista presentando y relacionando la cantidad de combustible entregado con su respectiva fecha he informe; hasta agotar el presupuesto oficial o hasta el vencimiento del plazo, lo primero que suceda.

8.3.1 ANTICIPO

SI		**%**
NO	**No aplica**	

8.4 FOMENTO A LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO – ARTICULO 2.2.1.2.4.2.16 DEL DECRETO 1082 DE 2015

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 2.2.1.2.4.2.16 del decreto 1082 de 2015, el contratista destinará para el cumplimiento del contrato la provisión de hasta el (5% hasta el 10%) de bienes o servicios por parte de población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional, garantizando las condiciones de calidad, sin perjuicio de los Acuerdos Comerciales vigentes.

SI	
NO	**x**

En el estudio previo no se justifica la provisión de bienes o servicios por parte de población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación ni sujetos de especial protección constitucional, en los términos establecidos en el artículo 2.2.1.2.4.2.16 del Decreto 1082 de 2015, debido a que el objeto contractual requiere condiciones técnicas, operativas y de capacidad especializada que deben ser acreditadas por el contratista para garantizar el cumplimiento eficiente, oportuno y con los estándares de calidad exigidos.

Adicionalmente, las características del mercado asociado al objeto del contrato evidencian que los bienes o servicios requeridos no se encuentran disponibles, de manera suficiente y verificable, a través de proveedores pertenecientes a los grupos poblacionales señalados, lo cual podría generar riesgos en la correcta ejecución del contrato.

En consecuencia, incluir dicha provisión podría afectar la viabilidad técnica y la adecuada prestación del servicio, sin que ello implique desconocimiento de los principios de inclusión social, igualdad y protección a poblaciones vulnerables, los cuales se seguirán promoviendo en aquellos procesos contractuales en los que, por la naturaleza del objeto, resulte jurídicamente viable y técnicamente procedente.

9. ANÁLISIS DE RIESGOS

9.1 RIESGOS PREVISIBLES DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

En cumplimiento del artículo 4º de la ley 1150 de 2007 y siguiendo la metodología establecida en el CONPES 3714 de 2017 y la Guía de Colombia Compra Eficiente “Manual para Identificación y Cobertura de Riesgos en los Procesos de Contratación”, se realizará un análisis de riesgos del proceso contractual objeto del presente proceso, los cuales están contenidos en el **Formato 9 “Matriz de Riesgos”.**

9.2 ANÁLISIS DE LOS RIESGOS AMPARADOS EN GARANTÍAS

De acuerdo con el objeto del contrato a celebrar, la naturaleza y características, se identifican los siguientes riesgos a amparar de acuerdo con la información consignada en la siguiente tabla:

AMPAROS O PÓLIZAS A SOLICITAR	RIESGO QUE PROTEGE	CUANTÍA DE COBERTURA	VIGENCIA INICIAL	VIGENCIA FINAL
Cumplimiento	Cumplimiento tardío, defectuoso o incompleto del	En una cuantía equivalente al veinte	A partir de la fecha de	Hasta la fecha de terminación del

	contrato, pago de multas impuestas, de la cláusula penal pecuniaria y declaración de caducidad del contrato.	por ciento [20%] del valor del contrato.	suscripción del contrato	contrato y cuatro (4) meses más.
Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales	Incumplimiento de las obligaciones laborales del contratista, de las obligaciones con los sistemas de seguridad social, salud y parafiscales, accidentes laborales.	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato	A partir de la fecha de suscripción del contrato	Hasta la fecha de terminación del contrato y tres (3) años más.
Calidad y Correcto funcionamiento de los bienes y equipos suministrados	Mala calidad o funcionamiento inadecuado de los bienes contratados.	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato	A partir de la fecha de recibo a satisfacción del objeto del contrato	Hasta la fecha de terminación del plazo de la garantía técnica que cubra los bienes establecida en el formato 8 Especificaciones Técnicas).
Calidad del servicio	Mala calidad de los servicios contratados o de los productos entregados en ejecución de consultorías, tanto de estudios y diseños como de interventoría.	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato	A partir de la fecha de recibo a satisfacción del objeto del contrato	Hasta la terminación del plazo de la garantía técnica que cubra los bienes establecida en el formato 8 Especificaciones Técnicas.
Póliza de Responsabilidad Extracontractual:	Daños a terceros derivados de la ejecución contractual	En una cuantía equivalente a (200) SMMLV.	A partir de la fecha de suscripción del contrato	Hasta la fecha de terminación del plazo de ejecución.

10. CRITERIOS PARA SELECCIONAR LA OFERTA MÁS FAVORABLE Y SU JUSTIFICACIÓN:

10.1 Requisitos Habilitantes de Contenido Jurídico

Los descritos en el complemento al pliego de condiciones, conforme a las disposiciones normativas vigentes aplicables al presente proceso de contratación.

10.2 Requisitos Habilitantes de Contenido Financiero

Los definidos por la Dirección Financiera mediante memorando, conforme al análisis del comportamiento del sector de acuerdo con la naturaleza del proceso de contratación, su valor, plazo y forma de pago.

10.3 Requisitos Habilitantes de Contenido Técnico

De conformidad con lo analizado en el estudio del sector, el objeto, la cuantía del proceso, entre otros aspectos, se determinan los siguientes requisitos técnicos habilitantes para el proceso de contratación:

Requisitos
Experiencia general del proponente
Experiencia específica del proponente
Aspectos técnicos de obligatorio cumplimiento

10.4 Experiencia general del proponente

La AEROCIVIL verificará la experiencia general del proponente con la información relacionada en el Formato No.19A –Experiencia General del Proponente, donde debe diligenciar la información de hasta tres (3) contratos registrados en el RUP e identificados en los códigos UNSPSC requeridos y que, sumados su valor total, expresado en SMMLV, sea igual o mayor al cien por ciento (100%) del presupuesto oficial

Segmento	**Familia**	**Clase**	**Producto**	**Clasificación UNSPSC**	**Descripción**
15	10	15	05	**15101505**	Combustible diésel.
15	10	15	06	**15101506**	Gasolina

El proponente debe indicar mediante el formato No. 19A los contratos inscritos en el Registro Único de Proponentes R.U.P que presentan como experiencia para este proceso. Las experiencias presentadas en el formato se tendrán en cuenta en forma descendente. Los contratos que se relacionan y sus soportes deben cumplir los siguientes requisitos:

- Objeto del contrato
- Número del contrato
- Entidad Contratante
- Cantidad de actividades y sus precios.
- El porcentaje de participación, si el contrato se suscribió en consorcio o unión temporal.
- La fecha de iniciación del contrato.
- La fecha de terminación del contrato.
- El tiempo total de suspensión, cuando este haya sido suspendido en una o varias ocasiones en meses.
- Cantidades y valores de cada actividad ejecutada en el contrato certificado, en donde se pueda evidenciar que dicha ejecución cumple con el valor del porcentaje solicitado en SMMLV.
- Certificación de la prestación del servicio
- Nit de la firma contratante

NOTA: La valoración de la experiencia se sujetará a las siguientes reglas especiales:

a. En caso de Consorcios o Uniones Temporales, la experiencia será la sumatoria de las experiencias específicas de los integrantes que la tengan. Si la totalidad de la experiencia esa acreditada por uno solo de los integrantes del consorcio o unión temporal, este deberá tener una participación no inferior al 50% en el consorcio o unión temporal, en el contrato derivado del presente proceso y en su ejecución. Si la experiencia es acreditada por más de uno de los integrantes del consorcio o unión temporal, aquel que aporte el mayor valor respecto de los otros integrantes, deberá tener una participación no inferior al 20% en el consorcio, unión temporal, en el contrato derivado del presente proceso y en su ejecución.
b. El valor total de los contratos celebrados que sea para acreditar la experiencia será aquel que tuvieron a la fecha de terminación del contrato y la conversión a salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV) se hará conforme a la vigente en dicho año.
c. En caso de presentar el valor en moneda extranjera, se aplicará lo siguiente: Cuando el valor esté dado en dólares americanos (USD) se convertirá a pesos colombianos utilizando para esa conversión la tasa representativa del mercado (TRM) vigente para la fecha de firma o suscripción del contrato.
d. El contrato deberá estar terminado en la fecha prevista para el cierre del término para presentar propuestas.
e. En los casos en que el contrato o los contratos hayan sido celebrados en consorcio, unión temporal o bajo cualquier otra forma de participación conjunta, será tenida en cuenta la experiencia de acuerdo con el porcentaje de participación.
f. Noseráconsideradalaexperienciaadquiridaencalidaddesubcontratista.
g. En el caso de contratos ejecutados parcialmente o como consecuencia de cesiones, solamente se aceptará como experiencia lo ejecutado como contratista, siempre y cuando el contrato esté terminado.

Los documentos expedidos en el exterior deben ser debidamente apostillados y traducidos oficialmente.

La información relativa a la EXPERIENCIA se podrá complementar con cualquier otro documento adicional que se requiera cuando la información referida en el presente numeral, no se pueda obtener de la certificación expedida por el ente contratante, podrá aporta copia del contrato junto con el acta de terminación de este. El documento adicional para complementar la información relativa a la experiencia deberá ser expedido por la entidad contratante.

Cuando el proponente sea una persona jurídica extranjera que no tenga domicilio o sucursal en Colombia, presentará la información que acredite, en igualdad de condiciones que los proponentes nacionales. En caso de que alguna información referente a esta experiencia no esté acreditada de la manera que se exige, deberá aportar el documento o documentos equivalentes expedidos por la Entidad Contratante (ENTIDAD ESTATAL), de los cuales se pueda obtener la información requerida. Esta acreditación con documentos equivalentes solo aplica en relación con los expedidos en un país extranjero.

En caso de que el Proponente relacione o anexe más de tres (03) contratos y/o certificaciones para experiencia general, para efectos de evaluación, solo se tendrá en cuenta los tres primeros contratos que se encuentren relacionados en su orden. Estos deben tener los soportes necesarios para su evaluación, en referencia a las condiciones técnicas anteriormente referidas.

En caso de que la experiencia general aportada sea en consorcio y/o unión temporal deberá aportarse el documento de constitución de esta.

Si el proponente no cumple estos requisitos se calificará NO ADMISIBLE.

10.4.1 Experiencia específica del proponente

La AEROCIVIL verificará la experiencia específica del proponente con hasta tres (3) certificaciones de contratos o actas de liquidación o actas de terminación de contratos celebrados con entidades públicas o privadas, ejecutados y terminados; debidamente registrados en el RUP e identificados en los códigos UNSPSC requeridos en la experiencia general; que sumados su valor total, expresado en SMMLV, sea igual o mayor al cien por ciento (100%) del presupuesto oficial y cuyo objeto, actividades u obligaciones contractuales esté relacionadas con: suministro de combustible puesto en sitio.

Se considerará la experiencia mediante la presentación de hasta tres (03) certificaciones de contratos o actas de liquidación suscritas por el contratante, que acrediten el cumplimiento del proponente en contratos celebrados con entidades públicas o privadas, que se encuentren ejecutados y terminados, que cumplan los siguientes requisitos:

- **i.** El objeto del contrato que se certifique o liquide deberá estar relacionado con “el suministro de combustible puesto en sitio
- **ii.** Que la sumatoria de los valores de los contratos certificados o liquidados igualen o superen el presupuesto oficial de la presente contratación.

Cuando el proponente certifique la experiencia con contratos en los cuales participó en unión temporal o consorcio, se le acreditará como experiencia el valor que corresponda a su porcentaje de participación

Se deben anexar los soportes correspondientes, como: certificación del cliente, Acta de Recibo Final o Acta de Liquidación, donde se pueda establecer claramente la Entidad contratante, el objeto contractual, valor final del contrato, fecha de inicio y finalización de este, cantidades y valores de cada actividad ejecutada en el contrato certificado, en donde se pueda evidenciar que dicha ejecución cumple con el valor del porcentaje solicitado en SMMLV.

Los contratos celebrados con la Aeronáutica Civil cuyo objeto haya sido igual al solicitado en la presente contratación, no necesitan ser certificados, pero deben ser relacionados con el número del mismo y la fecha de ejecución.

El valor de la certificación que presente el proponente se proyectará a valor presente, considerando su valor a la fecha de terminación en SMMLV. La Entidad se reserva el derecho de verificar la información suministrada por los oferentes; si se advierten discrepancias entre la información suministrada y lo establecido en la propuesta será objeto de RECHAZO, sin perjuicio de las demás actuaciones que se promuevan.

CUMPLE: Cuando se cumpla con las condiciones descritas anteriormente.
NO CUMPLE: Cuando no se cumpla algunas de las condiciones descritas anteriormente.

Actualización de los contratos.

La siguiente tabla se utilizará para la actualización del monto de los contratos, con el fin de evaluarlos en igualdad de condiciones mediante S.M.M.L.V (Salario Mínimo Mensual Legal Vigente).

PERIODO	MONTO MENSUAL
Enero 1 de 2008 a Dic. 31 de 2008	$ 461.500
Enero 1 de 2009 a Dic. 31 de 2009	$ 496.900
Enero 1 de 2010 a Dic. 31 de 2010	$ 515.000
Enero 1 de 2011 a Dic. 31 de 2011	$ 535.600
Enero 1 de 2012 a Dic. 31 de 2012	$ 566.700
Enero 1 de 2013 a Dic. 31 de 2013	$ 589.500
Enero 1 de 2014 a Dic. 31 de 2014	$ 616.027
Enero 1 de 2015 a Dic. 31 de 2015	$ 644.350
Enero 1 de 2016 a Dic. 31 de 2016	$ 689.455
Enero 1 de 2017 a Dic. 31 de 2017	$ 737.717
Enero 1 de 2018 a Dic. 31 de 2018	$ 781.242
Enero 1 de 2019 a Dic. 31 de 2019	$ 828.116
Enero 1 de 2020 a Dic. 31 de 2020	$ 877.803

Enero 1 de 2021 a Dic. 31 de 2021	$ 908.526
Enero 1 de 2022 a Dic. 31 de 2022	$1.000.000
Enero 1 de 2023 a Dic. 31 de 2023	$1.160.000
Enero 1 de 2024 a Dic. 31 de 2024	$1.300.000
Enero 1 de 2025 a Dic 31 de 2025	$1.423.500
Enero 1 de 2026 a la fecha 20/04/2026	$1.750.905

Para admitir la experiencia de los contratos ejecutados, éstos se actualizarán a la fecha de apertura de la presente contratación de la siguiente manera:

$$VCa = \left(\frac{MSMa}{MSMo}\right) * VC$$

En donde:

VCa = Valor actualizado del contrato ejecutado.
MSMa = Monto S.M.M.L.V a la fecha de presentación de la oferta.
MSMo = Monto S.M.M.L.V correspondiente al año de finalización del contrato ejecutado (Fecha de recepción).

VC = Valor certificado del contrato.

Si los valores de los contratos son presentados en dólares, se tomará para la conversión a pesos colombianos la Tasa Representativa del Mercado del último día del mes en que finalizó el contrato y se actualizará acorde con la fórmula del VCa.

NOTA: esto es cuando aplique para las certificaciones de experiencia específica, si la experiencia solo se va a verificar con el RUP (experiencia general) se tomarán los S.M.M.L.V que aparezcan en dicho documento.

10.4.1. Experiencia del equipo de trabajo. NO APLICA

10.4.2 Aspectos técnicos de obligatorio cumplimiento

La especificación del combustible diésel corriente a suministrar deberá cumplir con las siguientes normas: la Norma Técnica Colombiana No. 1438 / Resolución 1565 del 27 de diciembre de 2004.

Igualmente, el contratista deber cumplir con las siguientes obligaciones:

Despacho del combustible:

El combustible será entregado exclusivamente en sitio en el aeropuerto Albonar, objeto del presente proyecto previo visto bueno del supervisor del contrato.

El proponente en la presentación de la propuesta se debe discriminar por separado el precio del combustible y el precio del transporte de este hasta el aeropuerto.

Disponibilidad del servicio: El oferente debe garantizar que puede prestar el servicio cuando se requiera durante las ocho (08) horas del día de lunes a sábado de 8:00 AM a 6:00 PM. Deberá prestar el servicio en las instalaciones de la Aeronáutica Civil en el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón objeto de esta contratación. Esta disponibilidad deberá certificarse mediante documento adjunto a la propuesta presentada, debidamente firmado por el Gerente o representante legal de la Firma proponente y/o persona natural. Se evaluará CUMPLE / NO CUMPLE.

Equipos y herramientas: El oferente debe garantizar la disponibilidad permanente de equipos y herramientas para atender los servicios objeto de esta contratación. Esta disponibilidad deberá certificarse mediante documento adjunto a la propuesta presentada, debidamente firmado por el Gerente o representante legal de la Firma proponente y/o persona natural. Se evaluará CUMPLE / NO CUMPLE.

Características del producto DIESEL corriente:

El oferente en su propuesta deberá certificar que cumple con la garantía técnica producto Diésel mediante documento adjunto a la propuesta presentada, debidamente firmado por el Gerente o representante legal de la Firma proponente. Se evaluará CUMPLE / NO CUMPLE. Según las características técnicas establecidas por el ministerio de minas y energía.

A. Formato 8 - Especificaciones Técnicas

Contiene la totalidad de condiciones y especificaciones técnicas de los bienes y/o servicios solicitados por la Entidad y que debe cumplir el contratista para el logro del objeto del presente proceso. Los requerimientos descritos en dicho formato técnico son los mínimos exigidos por la Entidad, de obligatorio cumplimiento y se constituirán en obligaciones para el contratista. Con la presentación y firma del Formato No. 14 Carta de Presentación de la Oferta, se entiende que el proponente conoce y acepta todos los requisitos allí establecidos. En tal sentido, no será necesario aportar el formato No. 8 con la propuesta y en consecuencia no será objeto de verificación del comité evaluador.

B. Carta de Compromiso (no aplica)

C. Certificado de Representación y/o Agenciamiento y/o Distribución Autorizada de los Bienes. (No aplica)

D. Certificado de Garantía de los Bienes o Servicios. (No aplica)

El proponente debe anexar junto con la propuesta documento suscrito por el Representante Legal, mediante la cual se compromete, en caso de resultar adjudicatario, a otorgar un tiempo de garantía para los bienes y/o servicios hasta la fecha de terminación del plazo de la garantía técnica que cubra los bienes establecida en el formato 8 Especificaciones Técnicas.

E. Fichas Técnicas (No aplica)

10.5 FACTORES DE EVALUACIÓN O SELECCIÓN

10.5.1 Factores Ponderables

Para efectos de la asignación de puntaje se considerarán únicamente las propuestas hábiles (aquellas que cumplan los requisitos mínimos habilitantes jurídicos, financieros y técnicos). El ofrecimiento más favorable para la Entidad es aquél que teniendo en cuenta los factores de escogencia determinados, obtenga el mayor puntaje.

La Entidad determinará la oferta más favorable teniendo en cuenta: (a) la ponderación de los elementos de calidad y precio soportados en puntajes o fórmulas; o (b) la ponderación de los elementos de calidad y precio que representen la mejor relación de costo-beneficio. La entidad otorgará hasta un máximo de 100 puntos distribuidos, así:

Criterio de ponderación	Puntaje
Propuesta Económica o Precio	70,00
Factor Técnico de Calidad	19,75
Apoyo a la Industria Nacional	10,00
Emprendimiento o Empresas de Mujeres y/o MiPymes	0,25
TOTAL PUNTOS	100,00

Propuesta económica o Precio (70 puntos)

La AEROCIVIL, a partir del valor de las Ofertas asignará un máximo de **setenta (70) puntos** acumulables de acuerdo con el método escogido en forma aleatoria para la ponderación de la oferta económica:

Método	
(i)	Media aritmética
(ii)	Media aritmética alta
(iii)	Media geométrica con presupuesto oficial
(iv)	Menor valor

Tabla 2. Métodos de evaluación de la oferta económica

Para la determinación del método se tomarán los primeros dos decimales de la TRM que rija el día anterior para la publicación del informe de evaluación del cronograma vigente al momento del cierre, así éste se modifique. El método debe ser escogido de acuerdo con los rangos establecidos en la tabla que se presenta a continuación.

Asignación de método de evaluación según TRM

Rango (inclusive)	Número	Método
De 0.00 a 0.24	1	Media aritmética
De 0.25 a 0.49	2	Media aritmética alta
De 0.50 a 0.74	3	Media geométrica con presupuesto oficial
De 0.75 a 0.99	4	Menor valor

Tabla 3. Asignación de método de evaluación según TRM

10.4.1.1. Factor Técnico de Calidad (19.75 Puntos)

La ponderación de la calidad agregada de los servicios ofertados se realizará con base en lo siguiente:

- Como factor técnico de calidad el proponente podrá ofertar contador medidor de flujo de combustible hasta un máximo de dos (2) medidores, el cual será valorado acorde con la siguiente fórmula:

$$Pmc = (19.75) \times \left(\frac{Mof}{Mmax}\right)$$

Donde:

Mof: Cantidad de medidores ofertados.
Mmax: Mayor cantidad de medidores de flujo de combustible igual a dos (2)
Pmc: Puntaje obtenido por medidor de flujo de combustible ofertado**.**

La no presentación de contadores medidores de flujo de combustible se calificará con cero (0) puntos. El Proponente además deberá diligenciar el Formato Factor Técnico de Calidad. Si no diligencia el formato Factor Técnico de Calidad se calificará con cero (0) puntos.

10.4.1.2. Menor precio. NO APLICA

10.4.1.2.1. Selección Abreviada por Subasta Inversa. NO APLICA

10.4.1.2.2. Selección Abreviada por Acuerdo Marco de Precios. NO APLICA.

10.4.1.2.3. Mínima Cuantía. NO APLICA

11. ACUERDOS COMERCIALES

La Aeronáutica tiene notas distintas en los Acuerdos Comerciales, las cuales se enumeran a continuación de mayor a menor grado de exclusión:

i. Estados AELC, Canadá, Chile, Estados Unidos, Corea

- Excluye toda la contratación

ii. Unión Europea, Israel, Panamá

- Aplica únicamente trato nacional y no discriminación a todos sus Procesos de Contratación; excepto los Procesos de Contratación relacionados con la infraestructura para el sistema aeroportuario o para el sistema nacional del espacio aéreo a los cuales no les aplica ninguna disciplina del Acuerdo.

iii. Alianza Pacífico

- Excluye únicamente los Procesos de Contratación relacionados con la infraestructura para el sistema aeroportuario o para el sistema nacional del espacio aéreo.

De conformidad con el Manual para el Manejo de los Acuerdos Comerciales en procesos de contratación publicado por Colombia Compra Eficiente, se realizó la siguiente verificación para establecer si la presente contratación se encuentra cobijada por los mismos, a fin de asignar el puntaje establecido para estimular la industria nacional.

Acuerdo Comercial		**Entidad Estatal incluida**	**Presupuesto del Proceso de Contratación superior al valor del Acuerdo Comercial**	**Excepción aplicable al Proceso de Contratación**	**No. Excepción**	**Proceso de Contratación cubierto por el Acuerdo Comercial**
Alianza Pacífico	Chile	SI	NO	SI	44	NO
	Perú	SI	NO	SI	44	NO
	México	SI	NO	SI	44	NO
Costa Rica		SI	NO	SI	44	NO
Canadá		SI	NO	SI	33 / 45	NO

Chile		SI	NO	SI	45	NO
Estados Unidos		SI	NO	SI	45	NO
Triángulo Norte	Guatemala	SI	SI	NO	NO	SI
	Salvador	SI	SI	NO	NO	SI
	Honduras	SI	SI	NO	NO	SI
Estados AELC	Islandia, Liechtenstein	SI	NO	SI	33 / 45	NO
	Noruega, Suiza	SI	NO	SI	33 / 45	NO
México		SI	NO	SI	44	NO
Unión Europea	Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca	SI	NO	SI	44	NO
	Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría	SI	NO	SI	44	NO
	Irlanda, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania, Suecia	SI	NO	SI	44	NO
Comunidad Andina de Naciones	Bolivia, Ecuador, Perú, Venezuela	SI				
Corea		SI	NO	SI	45	NO
Israel		SI				
Reino Unido e Irlanda del Norte						

Excepción:

- No. 33 los siguientes servicios de ingeniería y arquitectura del Clasificador Central de Productos (CPC versión 1.0): - Clase 8321. Servicios de arquitectura. - Clase 8334. Servicios de diseño de ingeniería. - Clase 8335. Servicios de ingeniería durante la fase de construcción y de instalación.
- No. 39 los servicios de construcción.
- No. 44 los Procesos de Contratación de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil –AEROCIVIL– relacionadas con la infraestructura para el sistema aeroportuario o para el sistema nacional del espacio aéreo, las cuales no están cubiertas por el Acuerdo Comercial.
- No. 45 las contrataciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL–

En consecuencia, los bienes y servicios de los siguientes países: (Guatemala, El Salvador, Honduras, México y con los países de la Comunidad Andina de Naciones), reciben trato nacional.

16 INSTANCIA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL CONTRATO

INSTANCIA DE SEGUIMIENTO	APLICA (Marcar con una X)	CONDICIONES DE IDONEIDAD	NOMBRE Y CARGO
Supervisor (únicamente funcionarios)	x	A cargo del Supervisor del Contrato	
Apoyo a la supervisión (pueden ser funcionarios o contratistas)		A cargo del profesional contratista que efectuara apoyo a la supervisión	
Interventoría (se debe contratar bajo un proceso de concurso de méritos)			

	NOMBRE Y CARGO	ÁREA EJECUTORA	FIRMA
FUNCIONARIO ESTRUCTURADOR DEL PROYECTO (1)	Edgar Felipe Pintor Osorio	Gerencia Aeropuerto	
FUNCIONARIO ESTRUCTURADOR DEL PROYECTO (2)	Katherine Pulecio Gomez	Gerente Aeroportuaria	
JEFE O DIRECTOR DEPENDENCIA SOLICITANTE	Katherine Pulecio Gomez	Gerente Aeroportuaria	

Nota: Los documentos deben constar en la carpeta correspondiente al área solicitante, en Términos de Referencia BOG 7