Fecha: 30 de abril de 2026.

ESTUDIOS DEL SECTOR

(Guía literal A, numeral IV – Guía para la elaboración de Estudio de Sector expedida por Colombia Compra Eficiente y articulo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015)

OBJETO A CONTRATAR: "SUMINISTRO A MONTO AGOTABLE DE COMBUSTIBLE PARA LOS VEHÍCULOS Y MAQUINARIA DE PROPIEDAD DEL MUNICIPIO DE TASCO, BOYACÁ.

1. **PERSPECTIVA LEGAL:**

La presente contratación y convocatoria se regirá por la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Decreto Ley 019 de 2012, Ley 1474 de 2011, decreto 1082 de 2015, así como por las disposiciones pertinentes del código de comercio y demás normas concordantes con la materia y por lo establecido en estos pliegos de condiciones.

Por tratarse de un contrato cuyo valor supera la menor cuantía, la modalidad para el presente contrato es la SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA PRESENCIAL, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 2 numeral 1 de la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 del 26 de mayo de 2015 artículos 2.2.1.2.1.1.1. y 2.2.1.2.1.1.2.2.

2. **PERSPECTIVA COMERCIAL:**

ANÁLISIS DEL SECTOR DE COMBUSTIBLES EN COLOMBIA

Caracterización del sector de combustibles líquidos derivados del sector de combustibles líquidos derivados del petróleo en Colombia hace parte del sector energético nacional y está compuesto por una cadena de producción, refinación, transporte, almacenamiento, distribución mayorista y distribución minorista.

En Colombia, los combustibles utilizados para el funcionamiento de vehículos y maquinaria corresponden principalmente a:

- Gasolina corriente
- ACPM o diésel (biodiésel mezclado)

Estos combustibles son derivados del petróleo crudo y se obtienen mediante procesos de refinación realizados principalmente por Ecopetrol S.A., empresa que constituye el principal refinador del país.

Posteriormente, los combustibles son distribuidos por distribuidores mayoristas que abastecen a las estaciones de servicio (EDS), las cuales constituyen el principal canal de distribución al consumidor final.

La cadena de comercialización del combustible en Colombia puede resumirse así:

1. Exploración y producción de petróleo
2. Refinación del crudo
3. Transporte mediante poliductos y carrotanques
4. Distribución mayorista
5. Distribución minorista a través de estaciones de servicio
6. Consumo final por usuarios y entidades públicas

Regulación del mercado de combustibles

El mercado de combustibles líquidos derivados del petróleo en Colombia es un mercado regulado por el Gobierno Nacional, especialmente a través del Ministerio de Minas y Energía.

El precio de los combustibles se determina mediante una estructura tarifaria regulada, la cual incluye componentes como:

- ingreso al productor
- transporte
- márgenes de distribución
- impuestos
- mezcla de biocombustibles
- sobretasa a la gasolina

Entre las principales normas regulatorias se encuentran:

- Ley 39 de 1987 (regulación de precios de combustibles)
- Decreto 1073 de 2015 (Decreto Único del sector Minas y Energía)
- Resoluciones del Ministerio de Minas y Energía que fijan mensualmente el precio del combustible.

Debido a esta regulación, los precios de gasolina y ACPM presentan variaciones periódicas definidas por el Gobierno Nacional, lo cual incide directamente en los costos de adquisición de las entidades públicas.

Distribución y comercialización de combustibles

La distribución minorista de combustibles en Colombia se realiza principalmente a través de estaciones de servicio automotrices (EDS) autorizadas por el Ministerio de Minas y Energía y registradas en el Sistema de Información de Comercialización de Combustibles Líquidos – SICOM.

Entre los principales distribuidores mayoristas del país se encuentran:

- Organización Terpel S.A.
- Distracom S.A.
- Primax Colombia S.A.
- Biomax S.A.
- Coesco Colombia S.A.S.

Estas compañías operan redes de estaciones de servicio en todo el territorio nacional.

En el ámbito regional, la comercialización del combustible se realiza principalmente mediante estaciones de servicio locales o regionales, las cuales adquieren el combustible a distribuidores mayoristas y lo comercializan al consumidor final.

Dinámica del mercado de combustibles

El mercado de combustibles en Colombia presenta las siguientes características:

1. Demanda constante:
   El consumo de combustibles es permanente debido a la operación de vehículos, maquinaria y transporte.

2. Precios regulados:
   El precio del combustible no depende directamente de la oferta de cada proveedor, sino de la regulación del Gobierno Nacional.
3. Oferta relativamente amplia:
   En la mayoría de regiones del país existen múltiples estaciones de servicio que pueden suministrar combustible.
4. Demanda institucional:
   Las entidades públicas, especialmente alcaldías y gobernaciones, requieren combustible para la operación de:

- Maquinaria amarilla
- Vehículos oficiales
- Programas de infraestructura
- Transporte institucional.

Condiciones del mercado en el ámbito regional

En el departamento de Boyacá y en la región donde se ubica el municipio de Tasco, el suministro de combustible se realiza principalmente a través de estaciones de servicio ubicadas en municipios cercanos como corrales y Sogamoso.

Estas estaciones cuentan con la infraestructura necesaria para el suministro de gasolina y ACPM y se encuentran habilitadas por las autoridades competentes para la comercialización de combustibles líquidos.

Adicionalmente, los distribuidores minoristas tienen la capacidad logística para suministrar combustible a entidades públicas mediante:

- abastecimiento directo en estación de servicio
- suministro mediante recipientes autorizados
- transporte de combustible para maquinaria pesada.

Lo anterior permite concluir que existe oferta suficiente en el mercado regional para atender las necesidades de suministro de combustible requeridas por el municipio.

Comportamiento del precio del combustible

El precio del combustible en Colombia presenta variaciones periódicas debido a factores como:

- precio internacional del petróleo
- tasa de cambio
- políticas fiscales del Gobierno Nacional
- estructura de subsidios o ajustes del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC).

Sin embargo, debido a que el precio se encuentra regulado por el Gobierno Nacional, la variación de precios se aplica de manera uniforme en el mercado nacional, lo cual reduce el riesgo de especulación o variación excesiva entre proveedores.

Por esta razón, en los contratos de suministro de combustible celebrados por entidades públicas, el valor final del contrato suele establecerse a monto agotable, permitiendo ajustar los pagos conforme al precio vigente del combustible durante la ejecución contractual.

Conclusión del análisis del sector

Con base en el análisis anterior se concluye que el mercado de combustibles líquidos derivados del petróleo en Colombia es un mercado regulado, con oferta suficiente y con una demanda constante, lo cual permite garantizar la participación de múltiples proveedores en los procesos de contratación pública.

Así mismo, la existencia de estaciones de servicio en el ámbito regional permite asegurar la disponibilidad del combustible requerido para la operación del parque automotor y maquinaria del municipio de Tasco.

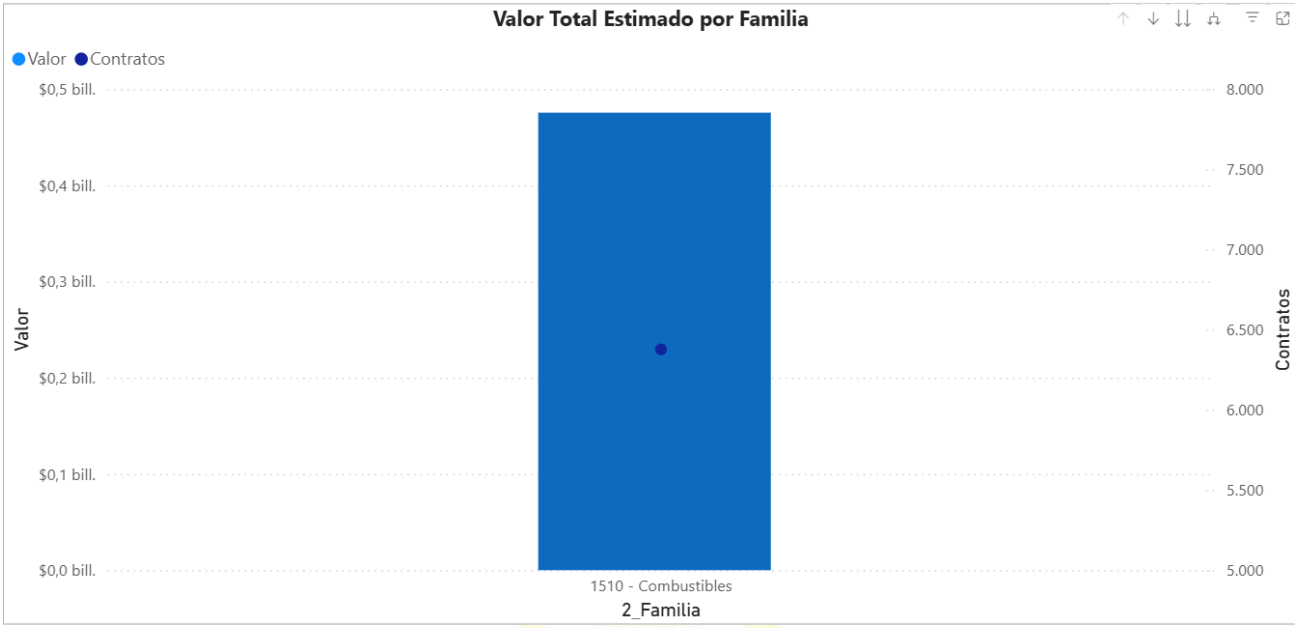
En consecuencia, el suministro de combustible puede ser atendido por diferentes proveedores del mercado, garantizando la pluralidad de oferentes y la aplicación del principio de selección objetiva, conforme a lo dispuesto en la normativa de contratación estatal.

2.1. LOGÍSTICA ASOCIADA CON EL OBJETO EL CONTRATO:

PRODUCCIÓN:	
Colombia Compra Eficiente recomienda a la Entidad Estatal conocer los métodos de producción de los potenciales proveedores. Por un lado, muchos proveedores manejan su producción únicamente bajo pedido, es decir, tienen poca flexibilidad en caso de alguna adición a un pedido planeado. Esta situación implica que si la Entidad Estatal está comprando un producto que requiere suministro constante, debe realizar pedidos con un margen de inventario de respaldo. Por el contrario, en caso de que el proveedor maneje una producción constante o un inventario de producto terminado disponible para suministrar en todo momento, la Entidad Estatal debe conocer el costo de adquirir productos por fuera de un pedido planeado pues probablemente estos van a ser más altos. Adicionalmente, es importante determinar si existen oportunidades de obtener descuentos por volumen o de agregar demanda con otras Entidades Estatales para obtener mejores condiciones	Se trata de un proceso de contratación de suministro y no tiene mayor análisis del sector de producción, puesto que se trata de la adquisición de bienes a través del tiempo según cantidades requeridas y precios unitarios establecidos desde el Estudio previo y consagrados en el pliego de Condiciones.
DISTRIBUCIÓN:	
La Entidad Estatal debe conocer cómo funciona el transporte y cuáles son los tiempos de entrega que manejan los potenciales proveedores. Conocer el costo de transportar y entregar un producto es decisivo a la hora de determinar la frecuencia prudente de los pedidos o la posibilidad de contratar el servicio de transporte de forma independiente, por lo tanto, se debe responder a las siguientes preguntas:	N/A
1. ¿Los proveedores tienen la capacidad de distribuir el bien o producto en todos los lugares requeridos?	N.A.
2. ¿Cuál es la diferencia de costos entre contratar el transporte y distribución al mismo proveedor del bien o producto o contratar el transporte de forma independiente?	El suministro deberá realizarse durante el plazo de ejecución del contrato conforme a las necesidades de la entidad.
3. ¿Cuáles son los tiempos de entrega a los diferentes lugares donde se debe suministrar el producto?	Para el caso en concreto, siendo que el objeto lo constituye principalmente el suministro, puede establecer que es el mismo contratista el que debe adquirir, transportes para la ejecución del objeto del contrato. La entidad ha calculado el precio del objeto contractual a todo costo, esta será una obligación

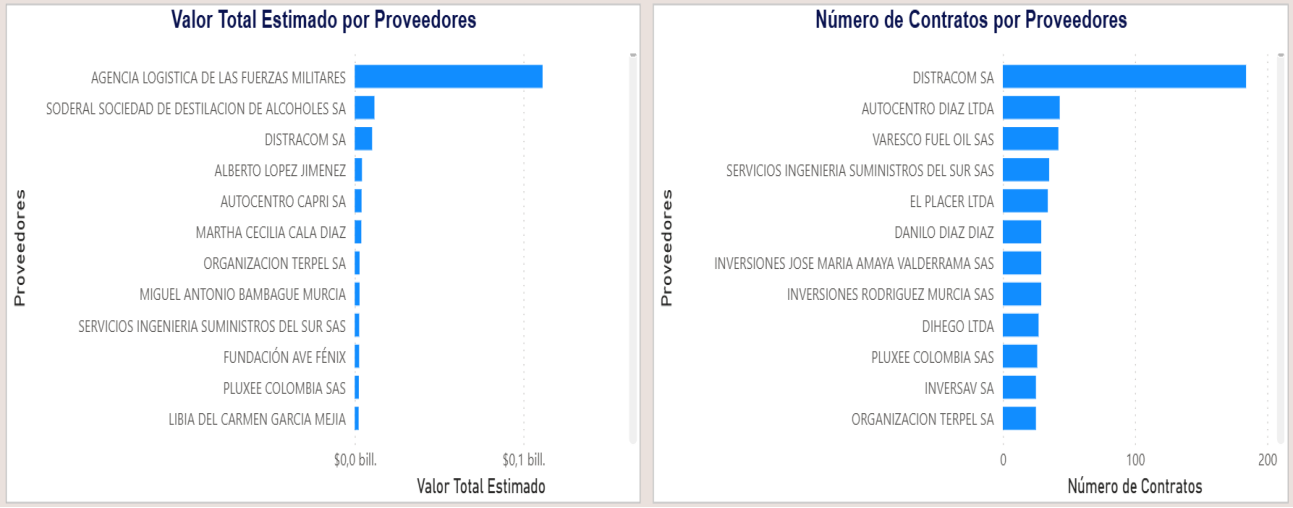
	total de parte del contratista y con estos gastos será calculado el precio del objeto del contrato.
4. ¿El producto permite ser almacenado o necesita de condiciones especiales para conservar sus propiedades?	N.A.
5. ¿El ahorro de comprar en bloque y almacenar (en caso de que la Entidad Estatal cuente con un centro de almacenamiento) es mayor que los costos de distribuir a varios lugares?	N.A..
INVENTARIO:	
Es la cantidad de existencias bien sea de materia prima, producto en proceso o producto terminado que hay en determinado momento. En caso de que una Entidad Estatal esté contratando un bien o servicio que requiera de un proceso de producción y abastecimiento, debe estudiar los esquemas de inventario de los posibles oferentes además de su propio nivel de inventario, Y para este efecto la entidad debe tener en cuenta:	Se trata de un contrato SUMINISTRO en el cual el contratista deberá contar con inventario mínimo de combustible, de acuerdo con la naturaleza del contrato, de tal manera que no se genere paralización por falta del mismo.
1. La precisión de su estimación de la demanda propia del bien y la demanda de terceros	Se trata de un contrato SUMINISTRO en el cual el contratista deberá contar con inventario mínimo de combustible, de acuerdo con la naturaleza del contrato, de tal manera que no se genere paralización por falta del mismo.
2. La existencia de inventarios en las instalaciones del proveedor y el tiempo para su entrega a la Entidad Estatal	Si, este suministro debe ser previsto por el contratista ya sea por cuenta propia o a través de proveedores de materiales por cuenta del contratista, de tal manera que se garantice la no falencia de materiales necesarios para la ejecución del contrato.
3. Los efectos del Riesgo de desabastecimiento	No, los bienes objeto del contrato no son perecederos.
4. El costo y los Riesgos asociados a mantener el inventario	No existe cifra total, sin embargo, los riesgos en la falla del suministro de los insumos que componen en la prestación del servicio pueden generar traumatismos durante en cuanto al cumplimiento de la misión de la entidad.
5. La disponibilidad de un espacio adecuado para el inventario al servicio de la Entidad Estatal y el valor asociado a este	No, la entidad no cuenta con un espacio para el almacenamiento adecuado de combustibles.

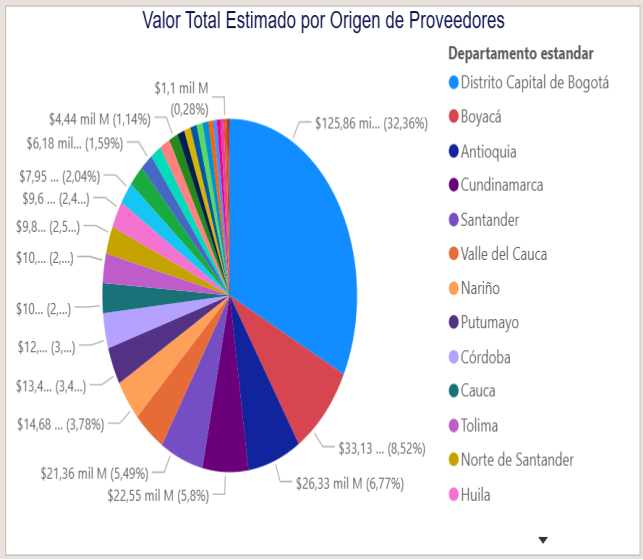
2.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

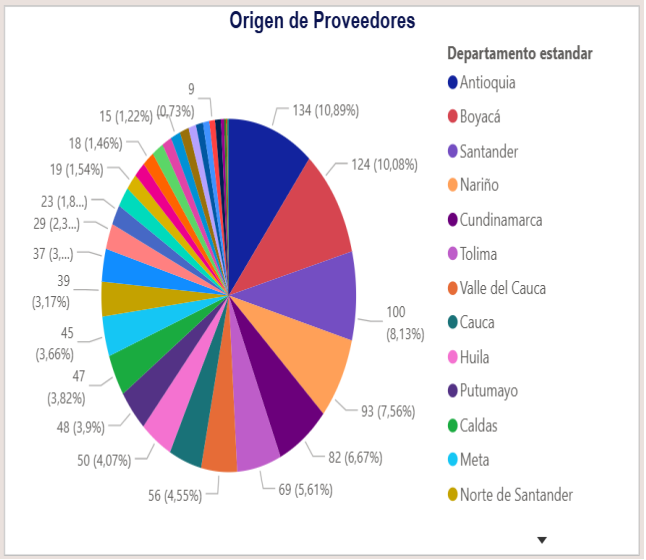


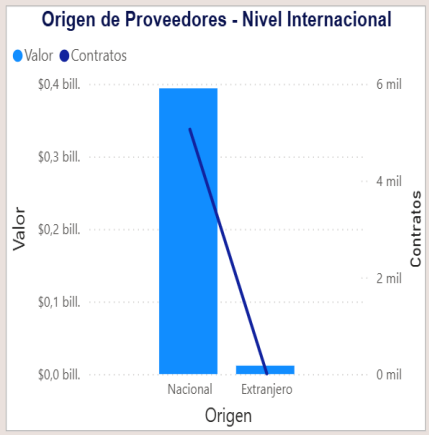
Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

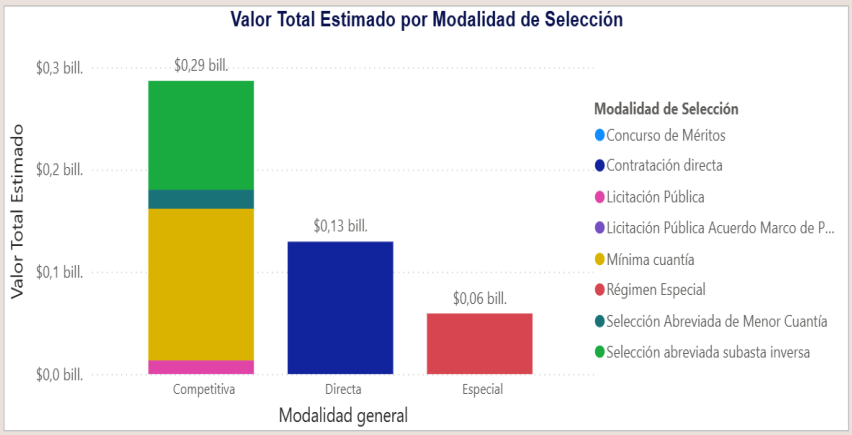
Año	2024			2025			2026			T	
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Va
1510 - Combustibles	2869	$217.132.737.147	45,65%	2813	$212.095.485.270	44,60%	695	$46.367.875.615	9,75%	6377	$475.596
Total	**2869**	**$217.132.737.147**	**45,65%**	**2813**	**$212.095.485.270**	**44,60%**	**695**	**$46.367.875.615**	**9,75%**	6377	$475.596











3. ACUERDO MARCO DE PRECIOS

3.1. Análisis del Acuerdo Marco de Precios para el Suministro de Combustible Nacional III y su Aplicabilidad en el Municipio

En la actualidad, se encuentra vigente el Acuerdo Marco de Precios para el Suministro de Combustible Nacional III, identificado con el número CCE-326-AMP-2022, suscrito el 3 de marzo de 2023, entre Colombia Compra Eficiente y los siguientes proveedores:

1. Grupo EDS Autogas S.A.S.
2. Globollantas Ltda.
3. Organización Terpel S.A.
4. Distracom S.A.
5. Coesco Colombia S.A.S.
6. Consorcio AMP Combustibles de Colombia
7. Sodexo Servicios de Beneficios e Incentivos Colombia S.A.S.
8. Big Pass S.A.S.

Dicho acuerdo establece las condiciones en que se efectuará el suministro de combustible, precisando en su cláusula 4.2.1.2 lo siguiente:

"El suministro del combustible se realizará a través de un Distribuidor Minorista – Estación de Servicio Automotriz (EDS). La operación consiste en el suministro de combustibles líquidos derivados del petróleo por parte del Distribuidor Minorista, a través de estaciones de servicio automotriz (EDS) ubicadas en el territorio nacional".

Este modelo de suministro implica que el usuario, en este caso la Entidad Estatal contratante, debe trasladar sus vehículos hasta la estación de servicio (EDS) para realizar el abastecimiento de combustible. Adicionalmente, las EDS automotrices habilitadas para operar dentro del acuerdo deben contar con los respectivos permisos vigentes y estar registradas en el Sistema de Información de Comercialización de Combustibles Líquidos (SICOM) del Ministerio de Minas y Energía, conforme a lo estipulado en el Decreto 1073 de 2015 y demás normas aplicables en la materia.

Inaplicabilidad del Acuerdo Marco de Precios para el Municipio de Tasco

Si bien el Acuerdo Marco de Precios regula la adquisición de combustible a nivel nacional, su aplicabilidad en el Municipio de Tasco resulta inviable debido a las condiciones operativas específicas del suministro requerido. En este caso, el combustible no está destinado al abastecimiento de vehículos automotores de transporte convencional, sino al funcionamiento de maquinaria pesada, incluyendo:

- Retroexcavadora
- Cargador
- Motoniveladora
- Tractor

Dado que estos equipos no pueden ser trasladados hasta una estación de servicio para su abastecimiento, el suministro debe realizarse mediante el transporte del combustible en canecas o pimpinas desde la EDS hasta los lugares donde se encuentra operando la maquinaria.

Por lo anterior, el Acuerdo Marco de Precios no se ajusta a las necesidades del Municipio de Tasco, ya que no contempla la logística de distribución requerida para este tipo de maquinaria. En consecuencia, se justifica la adopción de un mecanismo de contratación alternativo que permita garantizar el abastecimiento eficiente del combustible en las condiciones específicas que demanda la operación de la maquinaria en el territorio municipal.

4. ESTRUCTURA DEL ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR (ANÁLISIS DE MERCADO, ANÁLISIS DE LA DEMANDA Y ANÁLISIS DE LA OFERTA):

- ANÁLISIS DE MERCADO

Teniendo en cuenta lo dispuesto en el Decreto 1082 del 26 de mayo de 2015 y la Guía para la Elaboración de Estudios del Sector G-EES-01 emitida por Colombia Compra Eficiente el 27 de diciembre de 2013, se procede a realizar un análisis del valor estimado del contrato y justificación del mismo teniendo en cuenta la contratación del SECOP que presenta el siguiente cuadro:

La verificación se realizará con base en los datos contenidos en el (RUP) REGISTRO ÚNICO DE PROPONENTES, el cual se encuentra reglamentado en el Decreto No 1082 de 2015.

12.2. CAPACIDAD FINANCIERA

INDICADORES FINANCIEROS	
CAPACIDAD FINANCIERA	
INDICADOR	**VALOR REQUERIDO POR LA ENTIDAD**
ÍNDICE DE LIQUIDEZ	MAYOR O IGUAL A 20
ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO	IGUAL O MENOR AL 0,30
RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES	MAYOR O IGUAL A 2 y/o indeterminado

CAPACIDAD ORGANIZACIONAL:

Indicador	Índice requerido
Rentabilidad sobre patrimonio	Mayor o igual a 0,1
Rentabilidad sobre activos	Mayor o igual a 0,1

Para determinar el presupuesto oficial, se tomó como base el valor la cotización allegada así:

Ítem	Descripción	Cantidad	Vr. Total
1	COMBUSTIBLE GASOLINA CORRIENTE	1.00	16,430.00
2	ACPM	1.00	11,610.00
3	UREA	1.00	3,899.00

Total Bruto	31,939.00
Subtotal	31,939.00
IVA 0%	0.00
Total a Pagar	31,939.00

En virtud a las necesidades establecidas por la entidad, cotizaciones recibidas y procesos de selección realizados en vigencias anteriores, el presupuesto oficial para la presente contratación se estima en la suma de **CIENTO OCHO MILLONES DE PESOS ($108.000.000,00) M/CTE.,** se deja constancia que el presupuesto oficial obedecen a la ponderación de precios referencia establecidos en dos cotizaciones, así:

5. ANÁLISIS DEL RIESGO Y FORMA DE MITIGARLO:

Los riesgos son todas aquellas circunstancias que de presentarse durante el desarrollo y ejecución del contrato tienen la potencialidad de alterar el equilibrio económico del contrato.

Será previsible en la medida que el mismo sea identificable y cuantificable en condiciones normales.

En este caso se estima cualitativa y cuantitativamente la probabilidad de impacto, y señalar el sujeto contractual que soportara total o parcialmente la ocurrencia de la circunstancia prevista. En caso de presentarse, a fin de preservar las condiciones iníciales del contrato.

Se tuvo en cuenta que no son riesgos previsibles:

1. EL INCUMPLIMIENTO TOTAL O PARCIAL DE CONTRATO.
2. LOS HECHOS DERIVADOS DE LA RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL
3. LOS QUE CORRESPONDEN A LA TEORÍA DE LA IMPREVISIÓN.

4. LAS INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES SOBREVINIENTES

A continuación, se presenta de manera enunciativa la siguiente propuesta de clasificación, para lo cual se debe realizar la estructuración de cada proceso contractual y el análisis de sus particularidades para determinar la existencia, o no, de los riesgos propios de cada proceso de selección:

1. Riesgos Económicos: Son aquellos que se derivan del comportamiento del mercado, tales como la fluctuación de los precios de los insumos, desabastecimiento y especulación de los mismos, entre otros.

Por ejemplo, es usual que en contratos que involucran la ejecución de actividades en cuya estructura se ha definido un marco cambiario, se identifiquen alteraciones por el comportamiento de la moneda o por circunstancias colaterales que imponen una incidencia crítica. Así mismo, en los contratos de suministro de bienes o prestación de servicios, donde no es posible llevar a cabo el objeto del contrato por desabastecimiento o especulación dentro del mercado propio de los insumos. Su inclusión dependerá de la posibilidad de previsión del mismo.

2. Riesgos Sociales o Políticos: son aquellos que se derivan por cambios de las políticas gubernamentales que sean probables y previsibles, tales como cambios en la situación política, sistema de gobierno y cambio en las condiciones sociales que tengan impacto en la ejecución del contrato.

También suelen presentarse por fallas en la manera en que se relacionan entre sí, el Gobierno y la población, grupos de interés o la sociedad. Por ejemplo, los paros, huelgas, actos terroristas, etc. Para la determinación de su previsibilidad, la entidad podrá acudir a las autoridades públicas competentes en la recopilación de datos estadísticos o fuentes oficiales (POLICÍA NACIONAL, FUERZAS ARMADAS DE COLOMBIA, MINISTERIO DE LA PROTECCIÓN SOCIAL, etc.).

3. Riesgos Operacionales: Son aquellos riesgos asociados a la operatividad del contrato.
Entre estos encontramos: la posibilidad de que el monto de la inversión no sea el previsto para cumplir el objeto del contrato. También se presenta la extensión del plazo, cuando los contratos se realizan en tiempos distintos a los inicialmente programados por circunstancias no imputables a las partes. Adicionalmente, se presenta por la posibilidad de no obtención del objeto del contrato como consecuencia de la existencia de inadecuados procesos, procedimientos, parámetros, sistemas de información y tecnológicos, equipos humanos o técnicos sin que los mismos sean imputables a las partes.

Dichos riesgos hacen parte del riesgo operacional siempre y cuando no sean obligaciones de las partes y se materialicen durante la ejecución del contrato19. En general no son riesgos operacionales las especificaciones de materiales o servicios incorrectos, fallas en el embalaje, manipulación, transporte o descarga del bien suministrado, insuficiencia en los proveedores, perdida o destrucción de los bienes a suministrar, daño, hurto o perdida de materiales o equipos para la ejecución del contrato, obtención o renovación de licencias o permisos, entre otros.

Para reducir la incidencia de este tipo de riesgos, es necesario contar durante la etapa de estructuración de los contratos con los estudios respectivos y adelantar actividades que permitan contar con un adecuado nivel de información sobre las especificaciones de los diferentes objetos contractuales, con el fin de fortalecer el análisis de costos, lo cual reduce los factores de riesgos que inciden sobre el contrato.

4. Riesgos Financieros: Este riesgo tiene dos componentes básicos: el riesgo de consecución de financiación o riesgo de liquidez, y el riesgo de las condiciones financieras.
El primero se refiere a la dificultad de conseguir los recursos financieros, ya sea en el sector financiero o el mercado de capitales, para lograr el objetivo del contrato. El segundo hace referencia a los términos financieros de dichos recursos, entre estos encontramos plazos, tasas, garantías, contragarantías, refinanciaciones entre otros.

5. Riesgos Regulatorios: Son los posibles cambios regulatorios o reglamentarios que siendo previsibles, afecten el equilibrio contractual.

Por ejemplo, cambios en las tarifas, mercados regulados, cambios en los regímenes especiales (regalías, pensional), designación de zonas francas, planes de ordenamiento territorial, expedición de normas de carácter técnico o de calidad, entre otros.

6. Riesgos de la Naturaleza: Son los eventos causados por la naturaleza sin la intervención o voluntad del hombre, que aunque pueden ser previsibles por su frecuencia o diagnóstico están fuera del control de las partes. Para la determinación de su existencia y/o previsibilidad, se podrá acudir a las autoridades públicas o entidades competentes en la recopilación de datos estadísticos o fuentes oficiales (INSTITUTO AGUSTÍN CODAZZI, INGEOMINAS, IDEAM, etc.) Para el ejercicio de tipificación, éstos se refieren a los hechos de la naturaleza que puedan tener un impacto sobre la ejecución del contrato, por ejemplo, los temblores, inundaciones, lluvias, sequías, entre otros, siempre y cuando los mismos puedan preverse.

7. Riesgos Ambientales: Se refiere a las obligaciones que emanan de las licencias ambientales, de los planes de manejo ambiental, de las condiciones ambientales o ecológicas exigidas y de la evolución de las tasas retributivas y de uso del agua. Por ejemplo, cuando durante la ejecución del contrato se configuren pasivos ambientales causados por mala gestión de la licencia ambiental y/o el plan de manejo ambiental o el costo de las obligaciones ambientales resulte superior al estimado no siendo imputables a las partes.

8. Riesgos Tecnológicos: Se refiere a eventuales fallos en las telecomunicaciones, suspensión de servicios públicos, advenimiento de nuevos desarrollos tecnológicos o estándares que deben ser tenidos en cuenta para la ejecución del contrato, así como la obsolescencia tecnológica.

Los riesgos son todas aquellas circunstancias que de presentarse durante el desarrollo y ejecución del contrato tienen la potencialidad de alterar el equilibrio económico del contrato.

MATRIZ DE TIPIFICACIÓN, ESTIMACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

Nº	Riesgo identificado	Tipificación	Probabilidad	Impacto	Nivel de riesgo	Asignación del riesgo	Medidas de mitigación
1	Variación en los precios regulados del combustible	Económico	Media	Media	Medio	Entidad	Ajustar pagos conforme al precio regulado por el Ministerio de Minas y Energía.
2	Desabastecimiento temporal de combustible en la estación de servicio	Operacional	Baja	Alta	Medio	Contratista	Mantener inventarios suficientes y garantizar suministro continuo.
3	Fallas en los surtidores o equipos de suministro	Técnico	Media	Media	Medio	Contratista	Garantizar mantenimiento y calibración periódica de los equipos.
4	Suministro de combustible de mala calidad	Técnico	Baja	Alta	Medio	Contratista	Cumplimiento de normas técnicas y control de calidad del combustible.
5	Errores en el registro de combustible suministrado	Administrativo	Media	Media	Medio	Contratista	Llevar registros diarios y control mediante vales o planillas.
6	Uso indebido de vales de combustible por parte de terceros	Operacional	Media	Media	Medio	Entidad	Control interno y verificación de placas antes del suministro.
7	Retrasos en el pago por parte de la entidad	Financiero	Baja	Media	Bajo	Entidad	Cumplir procedimiento de pago conforme a disponibilidad presupuestal.
8	Incremento en costos operativos del contratista	Económico	Media	Baja	Bajo	Contratista	Incorporar costos en la estructura económica de la oferta.
9	Daños o accidentes durante el suministro de combustible	Seguridad	Baja	Alta	Medio	Contratista	Cumplimiento de normas de seguridad industrial.
10	Fuerza mayor o caso fortuito que afecte la ejecución del	Externo	Baja	Alta	Medio	Compartido	Aplicación de medidas legales para restablecer equilibrio

Nº	Riesgo identificado	Tipificación	Probabilidad	Impacto	Nivel de riesgo	Asignación del riesgo	Medidas de mitigación
	contrato						económico del contrato.

CLASIFICACIÓN GENERAL DEL RIESGO

Nivel	Descripción
Bajo	Riesgo con baja probabilidad e impacto limitado
Medio	Riesgo moderado que requiere medidas de control
Alto	Riesgo con alto impacto que requiere medidas preventivas estrictas

8. DEPENDENCIA RESPONSABLE

Responsable de la Elaboración del estudio Previo.

FELIPE ANDRÉS ROMERO PINTO
Secretario de Planeación

Proyectó. Manuel Albán Barreto García
Asesor contratación