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 bajo su responsabilidad el cumplimiento de la Misión Institucional guiada a 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.

Uno de los objetivos de la Aeronáutica Civil es mantener en continuo estado de funcionamiento de toda la infraestructura correspondientes las áreas administrativas y técnicas de los edificios y aeropuertos a su cargo, con el fin de que se brinde por parte de la Entidad servicios 100% seguros y efectivos, todo esto como segmento de las medidas preventivas y correctivas en cuanto a la seguridad de la infraestructura administrativa, para proporcionar un fluido seguro y ordenado de los usuarios y funcionarios en la infraestructura administrativa para así garantizar la prestación y operación del servicio administrativo Con el fin de dar cumplimiento a la normatividad vigente, el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC) y el Estatuto Nacional de Transporte (Ley 336 de 1996), que prioriza las actividades encaminadas a preservar la seguridad del sector:

"(…) ARTÍCULO 2º - Reglamentado por el Decreto 1326 de 1998. La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.

ARTÍCULO 3º - Reglamentado por el Decreto Nacional 3083 de 2007. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarles a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política (…)".

En este orden de ideas la Entidad cuenta con una serie de sistemas y vehículos que soportan la operación del Aeropuerto El Embrujo ubicado en la isla de Providencia.

Por otro lado, es menester recordar que, dada la imperiosa necesidad de garantizar la operación continua de dichos sistemas, esenciales para garantizar la seguridad de las operaciones se cuenta con sistemas de respaldo de energía.

Se tiene que los equipos empleados para generar la energía de reserva en caso de falla de la red comercial corresponden a grupos electrógenos de diferentes capacidades, según la magnitud de las cargas instaladas en cada una de las respectivas ubicaciones.

Estos grupos motor – generador operan con combustible diésel.

También es pertinente garantizar la disponibilidad de los vehículos con que se apoya la operación del Aeropuerto. Dado el carácter esencial del servicio prestado se requiere que dichos grupos electrógenos cuenten con un suministro oportuno, permanente y suficiente de combustible que garantice la disponibilidad de estos las 24 horas de los 7 días de cada semana del año.

2. OBJETO

REALIZAR EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE PARA LOS GRUPOS ELECTRÓGENOS, MAQUINIARIA Y VEHÍCULOS AUTOMOTORES INSTALADOS EN EL AEROPUERTO EL EMBRUJO DE PROVIDENCIA.

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) hasta el tercer nivel, como se indica en la siguiente tabla:

Clasificación UNSPSC	Descripción
78181700	Servicios de soporte de llenado de combustible de vehículos y almacenamiento de vehículos
15101505	Combustible diesel
15101800	Combustibles o bio - combustibles líquidos basados en plantas

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 8A “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	
	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	X
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**

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		**X**
Seguros		
Arrendamiento		
Otro		
Orden de Compra	Compraventa	
	Prestación de Servicios	
	Suministro	
	Seguros	
	Otro	

4.1 DE LOS CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA

No aplica.

4.2 DE LOS CONTRATOS DE COMPRAVENTA O SUMINISTRO

ITEM O LOTE	DESCRIPCIÓN	PRESENTACION / UNIDAD DE MEDIDA
1	A.C.P.M	Galones
2	GASOLINA CORRIENTE	Galones

4.2.1 CERTIFICACIÓN DE EXISTENCIA DE BIENES EN EL ALMACÉN

No aplica.

5. VISITA:

TIPO DE VISITA	APLICA (si o no)	RESPONSABLE DE SU COORDINACIÓN Y EJECUCIÓN
Visita de los interesados en el correspondiente proceso de selección al lugar de ejecución del contrato	No	-
Visita en el marco de la verificación y evaluación de las ofertas	No	-

5.1 Objetivo de la Visita

No aplica.

5.2 Dinámica de la Visita

No aplica.

6. ESTUDIO DEL SECTOR

6.1.1 ASPECTOS GENERALES:

Información I trimestre de 2026 - PIB desde el enfoque de la producción (PIB información técnica (dane.gov.co))

En el primer trimestre de 2026, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,2% respecto al mismo periodo de 2025 (ver Tabla 1); Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado sonLas 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 5,7% (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 2,9% (contribuye 0,6 puntos porcentuales a la variación anual).

- Industrias manufactureras crece 2,9% (contribuye 0,3 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 0,6%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Industrias manufactureras crece 2,3%.
- Actividades financieras y de seguros crece 2,2%.
- 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 1,4%.

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica.

Tasas de crecimiento en volumen[1]
Primer trimestre 2026[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2026[Pr]-I / 2025[Pr]-I	2026[Pr]-I / 2025[Pr]-IV
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	-1,4	-0,5
Explotación de minas y canteras	-0,1	0,8
Industrias manufactureras	2,9	2,3
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	2,6	0,3
Construcción	-5,4	-4,6
Comercio al por mayor y al por menor[3]	2,9	0,2
Información y comunicaciones	1,3	1,1
Actividades financieras y de seguros	2,8	2,2
Actividades inmobiliarias	2,0	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	2,2	0,5
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	5,7	1,3
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	3,2	1,4
Valor agregado bruto	**2,2**	**0,6**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,9	0,9
Producto Interno Bruto	**2,2**	**0,6**

Fuente: DANE, PIB_T

[P]Provisional.
[Pr]Preliminar.
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[2]Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental.

[3]Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida.
[4]Actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades de servicios administrativos y de apoyo.
[5]Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales.
[6]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.

Valor agregado por actividad económica: Comercio al por mayor y al por menor

En el primer trimestre de 2026, 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 2,9% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2025. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver Tabla 2):

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 6,0%.
- Transporte y almacenamiento crece 0,7%.
- Alojamiento y servicios de comida decrece 1,8%.

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 0,2%, 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 0,7%.
- Transporte y almacenamiento crece 0,9%.
- Alojamiento y servicios de comida crece 0,4%.

Tabla 2. Comercio al por mayor y al por menor.

Tasas de crecimiento en volumen[2]
Primer trimestre 2026[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2026[pr]-I / 2025[pr]-I	2026[pr]-I / 2025[pr]-IV
Comercio al por mayor y al por menor[3]	6,0	0,7
Transporte y almacenamiento	0,7	0,9
Alojamiento y servicios de comida	-1,8	0,4
Comercio al por mayor y al por menor[1]	**2,9**	**0,2**

Fuente: DANE,PIB_T

[pr]Preliminar
[1]Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida.
[2]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[3]Comercio al por mayor y en comisión o por contrata; comercio al por menor (incluso el comercio al por menor de combustibles); comercio de vehículos automotores y motocicletas, sus partes, piezas y accesorios.

- **TÉCNICO**

Los combustibles requeridos por la Entidad corresponden a las siguientes referencias:

• Diesel corriente.
• Gasolina corriente.

Entre las normas técnicas aplicables a los combustibles requeridos por la Entidad se encuentran:

Ítem	Norma	Título
1	NTC 1438:2024	Petróleo y sus derivados. Combustibles para motores diésel
2	NTC 2801:2005	Transporte. mercancías peligrosas clase 3. Condiciones de transporte terrestre.
3	NTC 4786-2:2000	Transporte de mercancías peligrosas. Carrotanques para transporte terrestre. Parte 2: Líquidos inflamables y combustibles.
4	NTC 1692:2013	Transporte. Transporte de mercancías peligrosas definiciones, clasificación, marcado, etiquetado y rotulado.
5	NTC 2050	Código Eléctrico Colombiano NTC 2050 Segunda Actualización - PB 009
6	NTC 4532:2010	Transporte de mercancías peligrosas. Tarjetas de emergencia para transporte de materiales. Elaboración.
7	ASTM D975-21	Standard Specification for Diesel Fuel
8	NFPA 77:2024	Práctica Recomendad de Electricidad Estática
9	NFPA 30:2024	Código de Líquidos Inflamables y Combustible
10	NFPA 321:1991	Standard on Basic Classification of Flammable and Combustible Liquids
11	ASME B31.3:2024	Process Piping
12	MIL-D-23119 Revision G:1992	Drum, Fabric, Collapsible, Liquid Fuel, Cylindrical, 500-Gallon Capacity
13	MIL-T-52983 Revision G:1994	Tank, Fabric, Collapsible, 3,000 10,000 20,000 and 50,000 Gallon, Fuel
14	MIL-T-53029 Revision C:1994	Tanks, Fabric, Collapsible, 10,000 20,000 and 50,000 Gallon, Drinking Water
15	MIL-T-53066 Revision B:1994	Tank, Fabric, Collapsible, 5000 Barrel, Fuel
	NTC 1380:2015	Petróleo y sus derivados. Gasolina para motores de combustión interna de encendido por chispa.

- **REGULATORIO**

Las normas que regulan la distribución de combustibles y la contratación estatal corresponden a las siguientes:

Tabla 3. Normas regulatorias para proyectos de infraestructura.

	COMPENDIO DE NORMAS
1	Decreto 1056 de 1953: Código de petróleos
2	Ley 39 de 1987: Por la cual se dictan disposiciones sobre la distribución del petróleo y sus derivados.
3	Ley 26 de 1989: Por medio de la cual se adiciona la Ley 39 de 1987 y se dictan otras disposiciones sobre la distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo.
4	Decreto 70 de 2001: Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Minas y Energía
5	Ley 812 de 2003: Por la cual se aprueba el Plan Nacional de Desarrollo 2003-2006, hacia un Estado comunitario
6	Decreto 1073 de 2015: Por la cual medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía
7	Resolución 40193 de 2021: Por la cual se delegan funciones de regulación del sector de combustibles líquidos en la Comisión de Regulación de Energía y Gas – CREG. A través de esta resolución los Ministerios de Minas y Energía y de Hacienda y Crédito Público delegaron a la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG) como la entidad que a partir de julio de 2021 será la encargada de calcular, fijar y publicar la estimación de los valores de los componentes del precio de los combustibles, a excepción del ingreso al productor o importador, labor que seguirá a cargo del Ministerio de Minas. Así pues, la CREG deberá divulgar los respectivos precios de referencia de venta al público de la Gasolina y del Diésel, lo anterior, en línea con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022.
8	Resolución 40112 de 2021: Se adopta la estructura para la fijación de precios integrada por: el ingreso al productor de combustibles fósiles y los biocombustibles, el precio máximo de venta al distribuidor mayorista, el precio máximo de venta en planta de abastecimiento mayorista, y el precio de venta por galón al público. Esta estructura de precios es

	aplicable a la gasolina corriente motor, gasolina motor corriente oxigenada, ACPM y ACPM mezclado con biocombustible para uso en motores Diésel. Aplicable, asimismo, para el territorio nacional con excepción de los municipios y departamentos declarados como zonas de frontera.
9	Resolución 40111 de 2021: Por la cual se establece el contenido máximo de alcohol carburante - etanol en la mezcla con gasolina motor corriente y extra a nivel nacional, el contenido de biocombustible máximo en la mezcla con combustible diésel fósil a nivel nacional, y se adoptan otras disposiciones. Establece el 10% de contenido de alcohol carburante-etanol en la mezcla con gasolina motor corriente y extra fósil por cada galón o litro desde el mes de abril de 2022. Asimismo, se estableció un porcentaje del 12% del contenido de biocombustible –biodiesel en la mezcla de combustible Diesel fósil.
10	Resolución 40405 de 2020: Por la cual se expide el reglamento técnico aplicable a las Estaciones de Servicio, Plantas de Abastecimiento, Instalaciones del Gran Consumidor con Instalación Fija y Tanques de Almacenamiento del consumidor final que sean nuevos o existentes, que almacenen biocombustibles, crudos y/o combustibles líquidos derivados del petróleo, y sus mezclas de los mismos con biocombustibles, excepto GLP.
11	Decreto 1079 de 2015: Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.
12	Resolución 91308 de 2014: Reglamento técnico para el uso de Sistemas de Rastreo y Precintos Electrónicos para el transporte terrestre, fluvial y marítimo de combustibles líquidos en zonas fronterizas, zonas sometidas al control del Consejo Nacional de Estupefacientes y los municipios del Magdalena Medio. Establece la obligación de uso de sellos o precintos electrónicos y sistemas de rastreo, que registren permanentemente la localización de carrotanques, artefactos navales o naves, el estado de sus válvulas y compartimientos, así como los accesos a los tanques que contienen combustible transportado, durante su tránsito entre las instalaciones del remitente hasta las instalaciones del receptor, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 18 del Decreto número 4299 del 25 de noviembre de 2005 modificado por el artículo 16 del Decreto número 1333 del 19 de abril de 2007.
13	Decreto 1717 de 2008: Por medio de la cual se modifica el Decreto 4299 de 2005, que reglamenta la cadena de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo, con el fin de fortalecer el desarrollo del mercado de distribución de combustibles en el país. Establece definiciones, obligaciones y requisitos aplicables a los agentes de la cadena de distribución de combustibles.
14	Decreto 4299 de 2005: Establecer los requisitos, obligaciones y el régimen sancionatorio, aplicables a los agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo, excepto GLP, señalados en el artículo 61 de la Ley 812 de 2003, con el fin de resguardar a las personas, los bienes y preservar el medio ambiente. Establece las sanciones (amonestaciones, multas, suspensiones del servicio y cancelaciones de la autorización para ejercer la respectiva actividad) que pueden ser aplicadas por parte del Ministerio de Minas y Energía o de la autoridad en quien este delegue en caso de incumplimiento por parte de los agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos a las disposiciones de este decreto.
15	Decreto 1505 de 2002: Por medio del cual se reglamenta la Ley 681 de 2001 y se establecen otras disposiciones en materia de sobretasa a la gasolina y al ACPM. Establece exenciones al pago de sobretasa de gasolina. Se señala la base gravable para los combustibles usados como gasolina y ACPM; cómo se va a llevar a cabo la aplicación de tarifa, la obligación de informar, la aplicación de compensaciones, la exclusión del impuesto sobre las ventas, y la consignación del impuesto global.
16	Decreto 1521 de 1998: Por el cual se determina que el almacenamiento, manejo, transporte y distribución de los combustibles derivados del petróleo es un servicio público que debe prestarse o suministrarse conforme con lo establecido en la ley. Asimismo, reglamenta las actividades inmersas en los procesos de prestación del servicio para que el mismo se preste en forma regular, adecuada y eficiente, de acuerdo con las características propias de este servicio público.
17	Decreto 283 de1990: Por el cual se reglamenta el almacenamiento, manejo, transporte, distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo y el transporte por carrotanque de petróleo crudo, en virtud de la facultad concedida en el artículo 2 de la Ley 26 de 1989, que determina que corresponde exclusivamente al Ministerio de Minas y Energía declarar la saturación o inconveniencias de construcción de plantas de distribución de combustibles líquidos derivados

	del petróleo y estaciones de servicio, en áreas urbanas o en determinadas zonas geográficas del país.
18	Ley 488 de 1988: Por la cual se expiden normas en materia Tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las Entidades Territoriales. Se establece que el combustible es un bien excluido del impuesto sobre las ventas y por consiguiente su venta o importación estará exenta de aranceles e impuestos de importación, valor agregado IVA y el impuesto global de la gasolina.

6.1.2 ESTUDIO DE LA OFERTA:

La distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo es un servicio público. Por tanto, en la formación de la política nacional el Ministerio de Minas y Energía formula la política sectorial y regula a los agentes económicos que participan en la cadena de distribución. Tres entidades participan activamente en la formación del precio de los combustibles líquidos en Colombia. Primero, la Comisión de Regulación de Energía y Gas(en adelante, CREG) quien determina “los parámetros y la metodología para calcular el precio de los combustibles, teniendo en cuenta el margen de comercialización, el porcentaje de evaporación, pérdida o cualquier otro concepto que afecte el volumen de los mismos”, este organismo no tiene poder decisorio sobre la materia. Segundo, el Ministerio de Minas y Energía (en adelante, MME) quien define los “precios y tarifas de la gasolina, diésel (ACPM), biocombustibles y mezclas de los anteriores”, es la entidad que determina los precios básicos de los combustibles líquidos. Por último, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (en adelante, Minhacienda) quien fija los impuestos sobre los combustibles líquidos. La Superintendencia de Industria y Comercio que tiene funciones de control y vigilancia en relación con la protección al consumidor, metrología legal y libre competencia de los agentes qué participan en el mercado.

De acuerdo con el Decreto 1073 de 2015, no existe ninguna restricción en cuanto al número de EDS que se ubican en una vía, municipio o área, y recae sobre las autoridades competentes municipales la certificación del uso y utilización del suelo. No obstante, la libre entrada de competidores se ve dificultada por un conjunto de requisitos institucionales. Dentro de estas reglas, por ejemplo, está la destinación de uso de suelo consagrado en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) de cada municipio. Lo anterior ya que define las áreas en las que potencialmente se pueden ubicar las estaciones de servicio (EDS). La limitación espacial podría crear un mercado especulativo de terrenos que, potencialmente, incrementaría el monto de las inversiones necesarias para poner en marcha una nueva EDS. Ahora, sí la ubicación de la EDS es rural y se ubican en vías nacionales, se deben cumplir también con las exigencias de las concesiones viales. Además, las dinámicas demográficas, los comportamientos de los flujos vehiculares, la instalación de infraestructura para la prestación de servicios adicionales (e.g. montallantas, cafetería) y el sistema de banderas afectan la demanda potencial de una estación de servicio.

El sistema de abanderamiento se sustenta en la suscripción de un contrato de exclusividad de suministro de combustibles líquidos derivados del petróleo con un distribuidor mayorista. Este tipo de contratos relacionales, usualmente imponen cuotas mínimas en volumen y la identificación visual marcaria del distribuidor mayorista. Una excepción a estos contratos de exclusividad se presenta cuando el distribuidor mayorista es propietario de los activos de la estación de distribución minorista. En este caso tenemos una integración vertical completa entre la cadena de distribución mayorista y minorista. Si bien, por un lado, es posible que de este tipo de operaciones se deriven efectos que podrían ser pro competitivos (i.e. racionalización de costos de coordinación y eliminación de doble marginalización). Por otro lado, es posible que, bajo ciertas circunstancias, los efectos pro competitivos no se materialicen en una mejora en el bienestar social. Esto, por cuanto el agente integrado podría tener incentivos para restringir la competencia horizontalmente en el segmento de distribución mayorista o minorista.

El hecho de que la distribución de combustibles líquidos sea un servicio público implica la existencia de rigideces en la estructura de formación del precio final, es por esto que la gasolina no se mueve al ritmo del precio internacional del petróleo.

Así, una porción importante de la tarifa se determina por factores no relacionados con el libre juego de oferta y demanda. La infraestructura de la red de distribución de derivados y la dinámica de formación de precios entre mayoristas permite la caracterización de unos mercados de abastecimiento mayorista con unos comportamientos de precio diferenciados. Los mercados distribución mayorista Interior y Costa Atlántica tienen comportamientos claramente diferenciados. En el mercado mayorista del interior del país se presentan mayores niveles de concentración…, pero menores valor de los indicadores de dominancia que el mercado de la Costa Atlántica. Los mercados minoristas son atomizados, pero están fuertemente ligados a las dinámicas del mayorista. Existen relaciones de control competitivos en las relaciones verticales de los agentes5." Para el municipio de San Andrés Isla se identificaron las siguientes estaciones de combustible, previa consulta en los registros del SICOM y del Ministerio de Minas y Energía:

Departamento	Municipio	Código SICOM	Nombre comercial del Agente	Proceso listo de Actualizacion de informacion en el NUEVO SICOM	Proceso listo de "Acuerdos y productos" en el Nuevo SICOM
ARCHIPIELAGO DE SAN ANDRES, SANTA CATALINA Y PROVIDENCIA	SAN ANDRES	620309	AUTO ISLAS SAS	SI	SI
ARCHIPIELAGO DE SAN ANDRES, SANTA CATALINA Y PROVIDENCIA	SAN ANDRES	640006	CHEVRON PETROLEUM COMPANY - AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA	SI	SI
ARCHIPIELAGO DE SAN ANDRES, SANTA CATALINA Y PROVIDENCIA	SAN ANDRES	633016	ESTACION DE SERVICIO SS NENES MARINA	SI	SI
ARCHIPIELAGO DE SAN ANDRES, SANTA CATALINA Y PROVIDENCIA	SAN ANDRES	630710	AUTO ISLAS	SI	SI
ARCHIPIELAGO DE SAN ANDRES, SANTA CATALINA Y PROVIDENCIA	SAN ANDRES	630712	ESTACION DE SERVICIO DUFFIS IMPORT Y SERVICE CENTER	SI	SI
ARCHIPIELAGO DE SAN ANDRES, SANTA CATALINA Y PROVIDENCIA	SAN ANDRES	630711	PORTOFINO GAS COMPANY	SI	SI

Por otro lado, para el proceso que nos ocupa se prefiere la utilización de medios de pago alternativos para adquirir el suministro de combustible tales como bonos, tarjetas prepago, tarjetas débito.

Es importante aclarar, que las empresas de medios de pago no proveen 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 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.

Los medios de pago alternativo pueden estar asociados o no a un sistema de control, con el fin de que las Entidades Estatales puedan controlar sus consumos a través del monitoreo de ejecución de presupuesto que le asignan a cada medio de pago.

Algunos de los medios de pago alternativos existentes en el mercado son:

• Bonos canjeables: Son bonos impresos en papel de seguridad con diversas características que permiten la identificación de su legitimidad. Poseen una colilla de seguridad para diligenciar los datos del consumo del vehículo y pueden tener diferentes denominaciones según lo estipulado por los proveedores de este sistema. Este tipo de medio de pago no está asociado a un sistema de control toda vez que funciona como un bono tipo cheque al cual se le asigna un monto en dinero el cual será ejecutado una vez se efectúe el suministro de combustible.

• Tarjeta prepaga: Es una forma de pago que permiten realizar el pago de combustible. El límite de uso de una tarjeta prepago se limita al valor de las cargas de dinero que a esta se realiza. Es una tarjeta con chip que puede ser recargada a través de plataformas, contiene datos de la Entidad Compradora y el usuario. Estas tarjetas pueden tener restricción de las transacciones únicamente a estaciones de servicio, imposibilitando su uso en cajeros automáticos o el canje por efectivo. A su vez, permiten llevar un registro sobre los valores recargados, fecha y hora de la recarga entre otros datos relevantes para un estricto control sobre el suministro.

• Tarjeta debito restringida: Es una tarjeta asociada a un vehículo, la cual tiene asignada una única clave. Permite el acceso a una plataforma que tiene control sobre el suministro de combustible. Dentro de sus características se destaca el control del vehículo asignado por medio de identificación del automotor y realizar una pre-autorización de la compra, así mismo, permite el control del surtidor y acceso a toda la información de cada compra realizada. • Stickers adhesivos: Es un sticker que posee RFID (Identificación por radiofrecuencia) el cual permite el suministro de combustible únicamente para el vehículo autorizado por la entidad, eliminando la necesidad de una tarjeta. Finalmente, Colombia Compra Eficiente identificó que existen dos empresas con la capacidad de cumplir con los requerimientos de los Medios de Pago Alternativos y entre ellas se evidenció, que dentro de su tamaño empresarial existe una gran empresa y una mediana empresa.

• Código QR: Es un código de barras bidimensional cuadrado que puede almacenar los datos codificados. Para el suministro de combustible, generalmente este código QR se encuentra habilitado mediante una aplicación móvil que porta el cliente y la cual es administrada por la empresa que presta el servicio de suministro de combustible. Este método de identificación está asociado a una cuenta y presupuesto establecido por cada uno de sus usuarios, y permite el suministro en ciertas EDS que tienen habilitado ese método de verificación. Se determinó que la opción más practica para la entidad correspondía a la forma de bonos canjeables.

6.1.3 ESTUDIO DE LA DEMANDA:

A continuación, se relacionan los procesos de contratación celebrados por la entidad, relacionados con la naturaleza y el objeto del presente proyecto:

Tabla 4. Procesos de contratación publicados similares al objeto del proyecto.

PROCESO	MODALIDAD	OBJETO	ENTIDAD	VALOR	AÑO
26001186	Selección abreviada menor cuantía	SUMINISTRAR COMBUSTIBLE PUESTO EN SITIO PARA LA OPERATIVIDAD DE LOS GRUPOS ELECTRÓGENOS DEL AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGÓN DE CALI	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL AEROCIVIL	312.780.000 COP	2026
26001169 H1 DE 2026	Mínima cuantía	ADQUIRIR COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS GRUPOS ELECTROGENOS, VEHICULOS DE APOYO TÉCNICO-ADMINISTRATIVOS Y ESTACIONES, CERRO TASAJERO, LA VIRGEN, MEJUE AEROPUERTO CAMILO DAZA	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL AEROCIVIL	40.000.000 COP	2026

PROCESO	MODALIDAD	OBJETO	ENTIDAD	VALOR	AÑO
26001201 H1	Mínima cuantía	ADQUIRIR COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS GRUPOS ELECTROGENOS, VEHICULOS DE APOYO TÉCNICO-ADMINISTRATIVOS Y ESTACIÓN CERRO JURISDICCIONES DEL AEROPUERTO AGUAS CLARAS DE OCAÑA.	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL AEROCIVIL	30.000.000 COP	2026
26001204 H1	Mínima cuantía	ADQUIRIR COMBUSTIBLE PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS GRUPOS ELECTROGENOS, VEHICULOS DE APOYO TÉCNICO-ADMINISTRATIVO, ESTACIONES PICACHO Y MESA DE LOS SANTOS PERTENECIENTES AL AEROPUERTO PALONEGRO	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL AEROCIVIL	50.000.000 COP	2026
26001162 H1	Mínima cuantía	REALIZAR EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES INCLUYE TRANSPORTE PARA LOS GRUPOS ELECTRÓGENOS INSTALADOS EN LAS ESTACIONES REMOTAS REGIONAL NORTE POR FUERA DEL ACUERDO MARCO DE PRECIO	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL AEROCIVIL	175.000.000 COP	2026
26001200 H1	Mínima cuantía	REALIZAR EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES INCLUYE TRANSPORTE PARA LOS GRUPOS ELECTRÓGENOS INSTALADOS EN LAS ESTACIONES REMOTAS REGIONAL NORTE POR FUERA DEL ACUERDO MARCO DE PRECIO	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL AEROCIVIL	175.000.000 COP	2026

Fuente: Extraído de SECOP II.

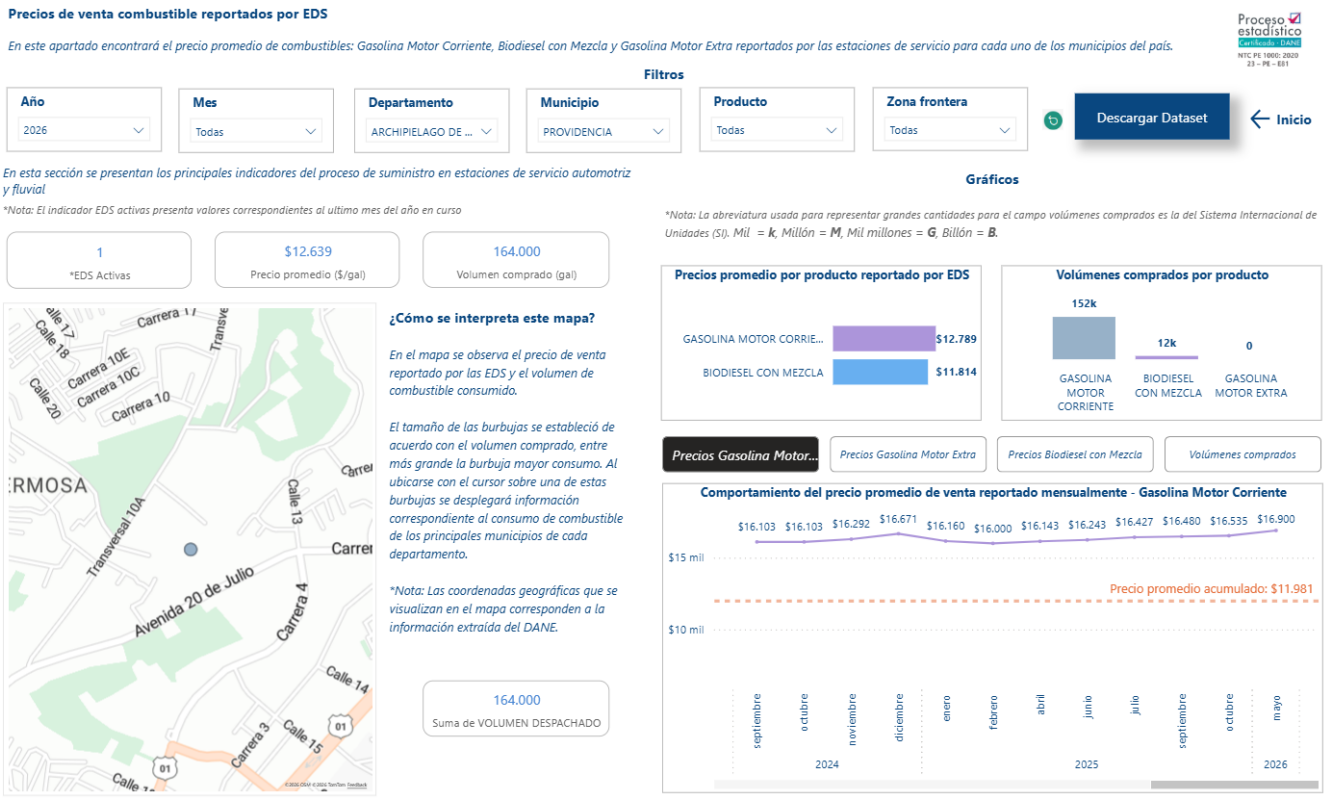
De la revisión de la información de los procesos anteriormente relacionados se identificaron los siguientes aspectos importantes:

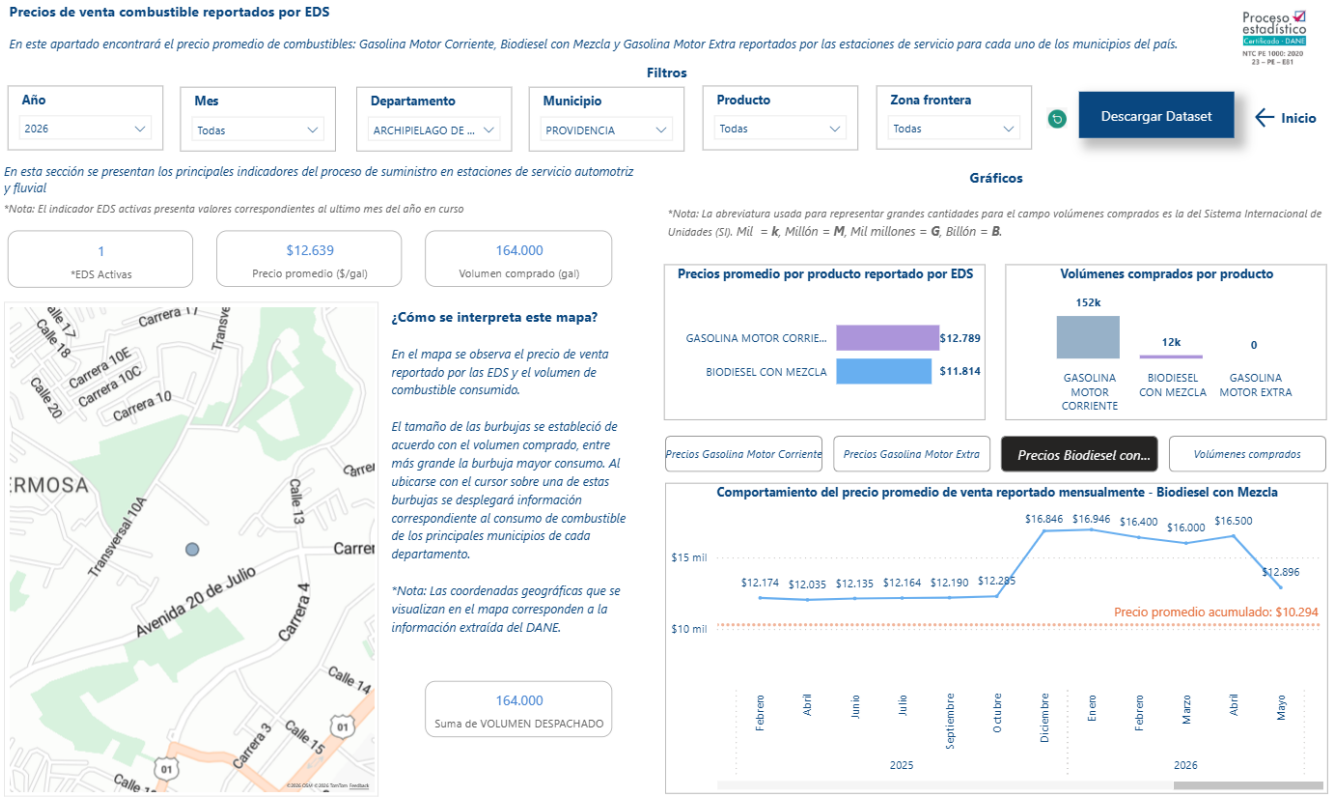
- La modalidad de selección en los procesos revisados se ha realizado por mínima cuantía, selección abreviada de menor cuantía según el valor de los presupuestos oficiales estimados para atender cada necesidad.
- Las formas de pago estipulada para los procesos corresponden a pago único.

La información histórica de los contratos ejecutados con objetos similares al presente proceso se concluye que la experiencia general y especifica solicitada por el pliego de condiciones tipo de contratos es adecuada y proporcional al alcance del contrato, valor, plazo y complejidad de este.

6.2 ESTUDIO DE MERCADO Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

El estudio de mercado se realizó mediante la consulta en el SICOM de los precios actuales de los combustibles en la isla de Providencia, lo cual arrojó el siguiente resultado:





Con base en el análisis de los precios de la venta de combustible reportados en la base de datos del SICOM se estima una cantidad en bono papel o bono canjeable de $22,727,273 más un costo administrativo estimado de 10% del valor de bono adicional.

7. PRESUPUESTO OFICIAL ESTIMADO

El valor del presupuesto oficial para el presente proceso es de **VEINTICINCO MILLONES DE PESOS M/CTE ($25,000,000)** excluido de IVA.

i. Se considerará como causal de rechazo las propuestas que superen el valor estimado del proyecto, descrito en el presupuesto oficial.
ii. Es importante tener en cuenta que los bienes o servicios en: Islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina están excluidos del IVA.

7.1 PROPUESTA ARTIFICIALMENTE BAJA

Una vez recibidas las ofertas, la Entidad aplicará las fórmulas dispuestas en la Guía para el manejo de ofertas artificialmente bajas en Procesos de Contratación de Colombia Compra Eficiente para determinar el valor mínimo aceptable para la Entidad de acuerdo con la metodología aplicada.

7.2 LISTA DE PRECIOS DE REFERENCIA

Para el presente proceso se contará con lista de precios de referencia, la cual se desarrollará en el Formato 7A "Lista de Precios". Las ofertas que superen los precios de referencia establecidos incurrirán en causal de rechazo.

SI	
NO	**X**

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. 19226 expedido el 27-05-2026.

8. CONDICIONES DEL CONTRATO

8.1 PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El plazo de ejecución del contrato será de ciento treinta (130) días, previa expedición del registro presupuestal, aprobación de las garantías y contado a partir de la suscripción del acta de inicio.

8.2 LUGAR DE EJECUCIÓN DEL OBJETO CONTRACTUAL:

El lugar de ejecución del contrato es en el Aeropuerto El Embrujo, ubicado en la isla de Providencia, previa coordinación con el supervisor del contrato.

8.3 FORMA DE PAGO

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

EXPLIQUE:

La Unidad pagará al contratista el cien por cierto (100%) del valor del contrato de la siguiente manera:

Contra entrega

Un único pago, equivalente al 100% del valor del contrato, previa suscripción del acta de recibo final por parte del supervisor y representante legal del contratista. Para tal fin se deberá aportar la factura comercial o documento equivalente, según sea el caso y el informe de cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato, suscrito por el supervisor del contrato.

Cuando el contrato se suscriba con personas jurídicas se debe acreditar el pago de seguridad social y aportes legales mediante certificación suscrita por el Revisor Fiscal, de acuerdo con los requerimientos de Ley, o por el Representante Legal, bajo la gravedad del juramento, cuando no se requiera Revisor Fiscal, en la que conste el pago de los aportes de sus empleados a los sistemas de salud, riesgos profesionales, pensiones y aportes a las Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y Servicio Nacional de Aprendizaje, cuando a ello haya lugar.

Cuando el contrato se suscriba con personas naturales se debe acreditar el pago de seguridad social y aportes legales mediante certificación, de acuerdo con la normativa aplicable, en la que conste el pago de sus aportes y el de sus empleados a los sistemas de salud, riesgos profesionales, pensiones y aportes a las Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y Servicio Nacional de Aprendizaje, cuando a ello haya lugar, junto con las planillas de pago respectivas.

Notas:

1. La Entidad no se hace responsable por las demoras presentadas en el trámite para el pago al contratista cuando ellas fueren ocasionadas por encontrarse incompleta la documentación de soporte o no ajustarse a cualquiera de las condiciones establecidas en el Contrato.
2. La Entidad hará las retenciones a que haya lugar sobre cada pago de acuerdo con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.
3. Los pagos deberán tramitarse y publicarse a través de la plataforma SECOP II.
4. Para el último pago se deben cumplir las condiciones anteriormente señaladas y prórroga de las garantías a que haya lugar, debidamente aprobadas por la Unidad, cuando a ello hubiere lugar.

8.3.1 ANTICIPO

SI		**%**
NO	**X**	

JUSTIFICACIÓN:

No aplica.

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

No aplica.

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 contrato, pago de multas impuestas, de la cláusula penal pecuniaria y declaración de caducidad del contrato.	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 cuatro (4) meses más.

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
Experiencia del equipo de trabajo

Aspectos técnicos de obligatorio cumplimiento

10.4 Experiencia general del proponente

No aplica.

10.4.1 Experiencia específica del proponente

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 prestación del servicio de medio de pago alternativo para el suministro de combustibles líquidos.
ii. Que la sumatoria de los valores de los contratos certificados o liquidados igualen o superen el presupuesto oficial de la presente contratación.

Las consideraciones que hay que tener en cuenta para la acreditación de la experiencia específica se encuentran definidas en el complementario al pliego de condiciones.

10.4.2 Experiencia del equipo de trabajo

No aplica.

10.4.3 Aspectos técnicos de obligatorio cumplimiento

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.

10.5 FACTORES DE EVALUACIÓN O SELECCIÓN

10.5.1 Mínima Cuantía

El precio más bajo consignado en el Formato 7 Propuesta Económica y en la plataforma del Secop II, será el único factor para la comparación de ofertas y así proceder a la evaluación de los requisitos habilitantes, verificación del cumplimiento de las condiciones técnicas exigidas y escogencia del contratista.

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.

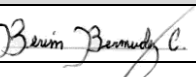
Acuerdo Comercial		**Entidad Estatal incluida**	**Presupuesto del Proceso de Contratación superior al valor del Acuerdo Comercial**	**Excepción aplicable al Proceso de Contratación**	**No. Excepción**	**Proceso de Contratación cubierto por el Acuerdo Comercial**
Alianza Pacífico	Chile	SI	NO	NO	NO	NO
	Perú	SI	NO	NO	NO	NO
	México	SI	NO	NO	NO	NO
Costa Rica		SI	NO	NO	NO	NO
Canadá		SI	NO	SI	45	NO
Chile		SI	NO	SI	45	NO
Estados Unidos		SI	NO	SI	45	NO
Triángulo Norte	Guatemala	SI	SI	NO	NO	NO
	Salvador	SI	SI	SI	38	NO
	Honduras	SI	SI	NO	NO	SI
Estados AELC	Islandia, Liechtenstein	SI	SI	SI	45	NO
	Noruega, Suiza	SI	NO	SI	45	NO
México		SI	NO	NO	NO	NO
Unión Europea	Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca	SI	NO	NO	NO	NO

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**
	Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría	SI	NO	NO	NO	NO
	Irlanda, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania, Suecia	SI	NO	NO	NO	NO
Comunidad Andina de Naciones	Bolivia, Ecuador, Perú, Venezuela	SI	SI	NO	NO	SI
Corea		SI	NO	SI	45	NO
Israel		SI	NO	NO	NO	NO
Reino Unido e Irlanda del Norte		SI	NO	NO	NO	NO

*Excepción: 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–.

16 INSTANCIA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL CONTRATO

INSTANCIA DE SEGUIMIENTO	APLICA (Marcar con una X)	CONDICIONES DE IDONEIDAD	NOMBRE Y CARGO
Supervisor	X	Gerente aeroportuario	Luis Fernando Harb
Apoyo a la supervisión			
Interventoría			

	NOMBRE Y CARGO	ÁREA EJECUTORA	FIRMA
FUNCIONARIO ESTRUCTURADOR DEL PROYECTO	Kevin Mauricio Bermudez Celin Contratista	Grupo administrativo y financiero Regional Norte	
JEFE O DIRECTOR DEPENDENCIA SOLICITANTE	Camilo Cuello Nieves Director Regional	Dirección Regional Norte	