



1. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD QUE SE PRETENDE SATISFACER:

Los programas de formación dirigidos a gente de mar requieren de la compra de bienes y equipos de apoyo necesarios para la operación de las tres embarcaciones menores (embarcaciones tipo lancha) del Centro Náutico Pesquero de Buenaventura, las cuales tienen como propósito optimizar el proceso de realización de prácticas a bordo, correspondientes a los programas de formación técnicos y complementarios dirigidos a la gente de mar.

El carácter de Centro Náutico Pesquero hace que en nuestro Centro se tengan implementados 41 programas de formación dirigidos a la Gente de Mar, entre ellos tenemos los programas de Patrón de Pesca Artesanal y Motorista Costanero, los cuales tienen alta pertinencia en Buenaventura y todo el litoral pacífico colombiano. Cada uno de estos programas tiene una fase de realización de prácticas que se desarrollan en el mar a bordo de tres lanchas que actualmente no se encuentran prestando el servicio requerido debido a que no tienen tráileres (remolques) que permitan ponerlas a flote cuando se requiere de su operación para la realización de prácticas en el mar.

Las embarcaciones menores con que cuenta el centro de formación como apoyo a la formación tienen las especificaciones técnicas y la versatilidad requerida para la realización de prácticas pesqueras con los diferentes artes y aparejos de pesca diseñados y construidos en el programa de formación Patrón de Pesca Artesanal y para las prácticas de manejo de embarcaciones menores correspondientes a la acción de formación de Motorista Costanero. Las tres lanchas sirven de medio transporte de los aprendices hacia los diferentes destinos seleccionados para prácticas maríneas, tales como el reconocimiento del balizamiento del canal de acceso al puerto de Buenaventura, la operación de embarcaciones menores y prácticas de pesca artesanal. Estas también son utilizadas para el transporte de instructores de Gente de Mar cuando se implementan acciones de formación en diferentes municipios de la costa pacífica y para el transporte de instructores y materiales de formación de los programas SER y CAMPESENA.

Como el Centro Náutico pesquero de Buenaventura está reconocido por la Autoridad Marítima Nacional – DIMAR como Centro de Formación y Capacitación de Gente de Mar mediante Resolución número 0022-2024 del 17 de enero de 2024, el SENA debe garantizar la formación en todos los equipos dispuestos para tal fin, en concordancia con lo anterior la Resolución DIMAR 0016 - 2023 del 12 de enero de 2023 en el Artículo 3.2.2.1.3 parágrafo 2:” Los Centros de Capacitación y Entrenamiento para la gente de mar deben disponer de infraestructura adecuada que garantice un desarrollo institucional de calidad. Estas dos resoluciones refuerzan el requerimiento de contar con las tres lanchas en buenas condiciones de funcionamiento para la implementación de las acciones de formación Patrón de Pesca Artesanal y Motorista Costanero en el Distrito de Buenaventura y en toda la costa pacífica colombiana.

Otro aspecto que contribuye para que las tres lanchas estén en óptimas condiciones de funcionamiento, son las auditorías de verificación que realiza la DIMAR a nuestro centro de formación, de las cuales se tiene programada una en el presente año en fecha por confirmar.



Cabe anotar que en el informe de Auditoría Interna Especial – DIMAR realizada a nuestro Centro por parte de la Oficina de Control Interno – SENA, el mes de febrero del año 2024 se recomienda la “necesidad de recursos que impactan los programas de formación de la DIMAR” en el ítem descrito como mantenimiento lanchas para cursos Motorista Costanero y Pesca (hoja número 6, tabla de descripción de recomendaciones). Documento adjunto. Por lo anterior se solicitan recursos para la dotación de res tráileres (remolques) para la puesta a flote (bajada) y subida de las embarcaciones menores del Centro náutico Pesquero de Buenaventura requeridas para la realización de las prácticas en acciones de formación dirigidas a gente de mar.

2. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD:

Objeto: Contratar la compra de tres tráileres (remolques) para la puesta a flote (bajada) y subida de las embarcaciones menores del Centro Náutico Pesquero de Buenaventura requeridas para la realización de las prácticas en acciones de formación dirigidas a gente de mar.

3. CONDICIONES TECNICAS EXIGIDAS:

Especificaciones esenciales:

| ITEM | DESCRIPCION | U.M | CANTIDAD |
|------|--|--------|----------|
| 1 | Tráiler de 2 ejes Material: Hierro (galvanizado en caliente) Numero de ejes: 2 Capacidad de carga: 13.000 libras Tamaño del rin: 16" Material del rin: Aluminio Luces: Tipo led sumergibles Largo: 10.00 mt Ancho del marco: 1.70 mt Ancho total: 2.00 mt Puntos de anclaje para cinchas | Unidad | 3 |

DEFINICION DEL OBJETO

De acuerdo con el clasificador de Bienes y Servicios establecidos por Colombia Compra Eficiente, este proceso se estipula en el siguiente código:

Centro Náutico Pesquero de Buenaventura
Dirección Av. Simón Bolívar Km5, Buenaventura



| ITEM | GRUPO | SEGMENTO | FAMILIA | CLASE | PRODUCTO | DESCRIPCION |
|------|-------|----------|---------|--------|----------|---|
| 1 | C | 25 | 2518 | 251816 | 25181612 | TRAILERS AGRICOLA |
| 2 | C | 25 | 2528 | 251817 | 25181700 | REMOLQUES PARA PRODUCTOS Y MATERIALES |
| 3 | D | 30 | 3024 | 302415 | 30241500 | COMPONENTES DE CONSOLIDACION DE ESTRUCTURAS POTÁTILES |

4. ANALISIS DEL SECTOR

ASPECTOS GENERALES.

La industria pesquera en Colombia: a punto de naufragar

La falta de una política de Estado efectiva, la contaminación y la baja tecnología tienen a la industria pesquera del país a punto de naufragar. El Gobierno busca reactivar la actividad.

Algunos le echan la culpa a la corriente de Humboldt, otros al alto precio de los combustibles para embarcaciones pesqueras y otros muchos a la contaminación de los ríos, la actividad minera y el propio cambio climático. Lo cierto del caso es que cada vez se pesca menos, se importa más y los hijos de los pescadores huyen del mar y los ríos para hacer sus vidas en tierra firme.

¿Por qué pasa eso en un país que se enorgullece de sus dos costas, la variedad de los ríos y una cultura ancestral de pescadores? Parte de la respuesta es que en los últimos siglos el país priorizó su actividad productiva en la agricultura y la ganadería, y últimamente en la minería, dejando de lado y casi postrada la explotación pesquera. Basta con revisar algunos casos.

Hasta hace un par de décadas Buenaventura era un puerto muy activo y lleno de embarcaciones que salían a realizar prolíficas faenas. Hoy los pocos y viejos barcos se pudren en su bahía. El promedio de uso de estos equipos es de 50 años.

En los ríos pasa algo similar. **“En los años 60 y 70 el río Magdalena era el mayor productor de peces del país. En la cuenca se llegaron a extraer hasta 80.000 toneladas al año, hoy las cifras más optimistas hablan de 18.000”**, asegura Carlos Barreto, asesor de la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca (AUNAP).

Ante ese oscuro panorama, el país se vio obligado a importar casi todo el pescado que se vende. El consumo per cápita de pescado es de 6 kilos al año, y en su mayoría proviene del exterior.

Según datos del Ministerio de Agricultura, la producción nacional de pescados es cercana a las 67.000 toneladas por año, mientras que la importación es de 285.592 toneladas. Las principales especies importadas son basa, atún (conserva), salmón y crustáceos como el camarón, mientras que



los principales países de origen son Ecuador, Vietnam, Chile y Estados Unidos. Con respecto a pescado de cultivo, en 2015 la producción piscícola fue de 103.114 toneladas, representados principalmente en tilapias, cachamas y truchas; la producción de camarón fue de 2.200 toneladas.

“En el país había cerca de 60 embarcaciones dedicadas a la pesca de camarón, hoy solo hay entre 8 y 10 barcos activos. Las dificultades de la industria pesquera están atadas al alto precio del combustible, el costo de las redes, que son importadas; la falta de repuestos y plantas de procesamiento y hasta la violencia”, explica Alejandro Londoño García, director ejecutivo de la Asociación Nacional de Promotores de Pesca y miembro del Comité de Pesca de Analdex.

El tema central está entonces en la baja rentabilidad y los costos de producción que hacen casi imposible la actividad. Mientras un galón de combustible para estas embarcaciones vale US\$1 en Ecuador, en Colombia hay que pagar US\$3. **Eso no sería tan relevante si no fuera porque el combustible representa 70% del valor de la canasta de costos de esta industria.**

Hoy la actividad a gran o mediana escala se circunscribe al atún. Allí habría que mencionar a empresas como Seatech (Van Camp's), Atunec y Gralco, todas ubicadas en la Región Caribe, con plantas de procesamiento modernas. El resto es casi toda actividad de supervivencia. Hay tan pocas empresas, que en 2016 se cerró la Cámara de Pesca que tenía la Andi y los pocos afiliados hoy están en el amparo gremial de Analdex.

¿Qué hacer?

Obviamente el potencial está, hace falta una política efectiva que atraiga inversión y recupere la confianza en el sector. Alejandro Londoño explicó que especies como el camarón, atún, caballas, jaibas, bonitos y la propia tilapia, que se exporta ya a Estados Unidos, son solo algunas de las opciones que se pueden explotar de manera extensiva. **También aseguró que casi todas las regiones del país tienen potencial productivo. Si no son costas, está el cultivo de peces. Trucha, cachama y tilapia son solo tres opciones interesantes.**

El Ministerio de Agricultura fijó como meta para este año lograr la autosuficiencia en pescados. “Eso lo lograremos a través de campañas para incentivar el consumo, apoyo a pequeños acuicultores, asesoría y capacitación y la reducción de tiempos para que las corporaciones ambientales expidan la concesión de aguas”, aseguró el Ministerio en respuesta a las preguntas de **Dinero**.

El Gobierno reconoció algunos problemas que tienen ahogada a la industria. Entre ellos están: falta de reconversión o modernización de la flota pesquera, control a la delimitación de áreas especiales y deficientes mecanismos de control, debido a que las corporaciones y el Ministerio de Ambiente vienen implementando áreas de conservación, lo que limita la pesca en ciertas zonas productivas.



También se habla de la necesidad de aumentar las ayudas para bajar los precios del combustible, campañas para aumentar el consumo interno, proteger el medio ambiente para no afectar poblaciones de peces y fortalecer la cadena de comercialización. Del mismo modo, se conoció la intención del Gobierno de llevar ante el Congreso de la República un proyecto de ley que modifique la Ley 13 de 1990 y que incluiría incentivos y nueva regulación para zonas de pesca.

Fuente: <http://www.dinero.com/edicion-impresa/pais/articulo/la-situacion-de-la-industria-pesquera-en-colombia/242023>

A. Contexto Económico:

Colombia es el único país de América del Sur que tiene costas sobre los dos océanos, Pacífico y Atlántico (Mar Caribe), en un trayecto total de aproximadamente 3.000 Km., lo que significa, una posesión de 988.000 Km.² de zona marina potencialmente económica, en los cuales están presentes todos los tipos de ecosistemas marinos tropicales, cuya importancia en términos de producción de bienes y servicios para el hombre y de su rol en el funcionamiento y balance adecuado de la cuenca del Caribe y del océano en general, es indiscutible. Igualmente, existen más de 238.000 hectáreas en cuerpos de aguas permanentes (ciénagas, lagunas, embalses) y una gran cantidad de corrientes de agua, correspondientes a la cuenca del Magdalena, Orinoquia, Amazonia y los ríos Sinú y Atrato. La participación del Producto Interno Bruto (PIB) generado por el subsector pesquero y acuícola, frente al sector agropecuario en los últimos diez años, 1990 – 1999, se ha mantenido en 3,52%. Esto se refleja en el PIB Nacional donde el aporte del subsector es del 0,51%. En la actualidad es uno de los pocos sectores de la rama agropecuaria que presenta una balanza comercial estable y positiva.

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

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

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



generales, anexos y complementarios requeridos por esta clase de actividades. En la comercialización de los productos pesqueros y acuícolas, tanto en el ámbito nacional como de exportación, están vinculadas cerca de 75.000 personas en esta actividad.

B. Contexto Técnico:

La compra de los tráileres (remolques) permitirá la puesta a flote (bajada) y subida de las tres embarcaciones menores para que los aprendices en las prácticas de las acciones de formación dirigidas a gente de mar desarrollen habilidades, destrezas y técnicas que les permitan una vez termine la formación, aplicar el conocimiento técnico adquirido en las diferentes actividades que realizarán a bordo de las embarcaciones donde desempeñarán el rol de tripulantes.

C. Contexto Regulatorio:

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

A. Contexto Económico:

Las condiciones en que son administradas las distintas empresas, determinan en forma definitiva las posibilidades de supervivencia y proyección de las mismas, y uno de los principales factores son los procesos de almacenamiento y la aplicación tecnológica en cada uno. La acumulación hace referencia al manejo que el empresario hace de las utilidades: si destina parte de éstas a constituir una reserva o si por el contrario las consume. Las empresas de acumulación ampliada son aquellas que generan una reserva del capital, que les permite reinversión y crecimiento. Normalmente se trata de empresas mejor estructuradas, más profesionales en el manejo gerencial y tecnológico. Las empresas de acumulación simple son empresas cuyo margen de reserva es muy pequeño, o sea que las posibilidades de crecimiento son menores, pero existentes. Quiere decir que, aunque ahorran algo que en el mediano o largo plazo les posibilita que la empresa crezca poco a poco, este crecimiento está restringido por distintas situaciones que afectan no tanto el resultado económico de cada ejercicio, sino la disposición del remanente para reinversión

B. Contexto Técnico:

La compra de los tráileres (remolques) se requiere para que los aprendices generen y desarrollen habilidades, destrezas y técnicas que les permitan, una vez termine la formación, emprender y encaminarse a la materialización de las diferentes ideas de negocios propuestas durante el desarrollo del aprendizaje en los cursos



C. Contexto Regulatorio:

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

ESTUDIO DE LA OFERTA

Teniendo en cuenta que la Entidad Estatal debe identificar los proveedores en el mercado nacional del bien o servicio y a quienes han participado como oferentes y contratistas en Procesos de Contratación con Entidades Estatales, a continuación, para identificar los posibles proveedores se consultó la página de <https://www.contratos.gov.co>, obteniendo los siguientes proveedores que ofrecen servicios similares al objeto de contratación:

| NIT | RAZÓN SOCIAL | UBICACIÓN |
|---------------|----------------------|-----------------|
| 901.902.259-1 | CONSORCIO NAVAL 2024 | CIUDAD DE NEIVA |
| | | |

ESTUDIO DE LA DEMANDA

Con respecto a cómo el Centro Náutico Pesquero de Buenaventura, ha adquirido en el pasado el servicio objeto de contratación, se hace necesario consultar el historial de contrataciones que se ubica ya sea en los archivos de la Entidad o publicados en el portal de contratación.

| CONTRATO | OBJETO | CONTRATISTA | VALOR | PLAZO | FUENTE |
|----------|---|----------------------|---------------|----------|---|
| 7171289 | Contratar el suministro e instalación de Tráiler de carga de dos ejes y burros móviles de hierro para la modernización del ambiente de construcciones navales para el fortalecimiento de la FPI y desarrollo tecnológico del CNPB SENA. | CONSORCIO NAVAL 2024 | \$670.040.000 | 180 días | Portal www.secopl.gov.co |



| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|

De igual forma se consultó en el Portal de Contratación <https://www.contratos.gov.co>, como otras Entidades Estatales han adquirido el servicio objeto de contratación.

| CONTRATO | OBJETO | CONTRATISTA | VALOR | PLAZO | FUENTE |
|----------|--------|-------------|-------|-------|--------|
| | | | | | |

5. PLAZO DEL CONTRATO

El plazo de ejecución del contrato será de seis (6) meses, sin excederse del 30 de diciembre de 2026, contados a partir de la expedición del registro presupuestal, la aprobación de la garantía única y acta de inicio firmada por las (2) partes, según se requiera.

Solicitado por:

Nombre: Miguel Ángel Casañas Arango

Instructor de Pesca (Gente de Mar)

Centro Náutico Pesquero de Buenaventura
Dirección Av. Simón Bolívar Km5, Buenaventura