ESTUDIO DEL SECTOR

Ciudad y fecha:	Bogotá D.C, SEPTIEMBRE 2 DE 2026
Objeto del Contrato:	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN PARA LAS AERONAVES DE LA FUERZA PÚBLICA, DEL ESTADO Y DEMÁS ENTIDADES CON LAS CUALES SE TENGAN CONVENIOS, CONTRATOS, ACUERDOS O QUE PRESTEN SUS SERVICIOS O ESTÉN EN CUMPLIMIENTO DE ALGUNA MISIÓN EN APOYO A LA FUERZA PÚBLICA, PARA SER ENTREGADO EN LOS PUNTOS ESTABLECIDOS EN EL ANEXO TÉCNICO.

1. ASPECTOS GENERALES DEL SECTOR

1.1 ECONÓMICO:

INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (IPC)

El IPC es una investigación estadística que permite medir la variación porcentual promedio de los precios al por menor de un conjunto de bienes y servicios de consumo final que demandan los consumidores. El IPC se construye a partir del seguimiento periódico de precios en categorías como alimentos, transporte, vivienda, salud, educación, entre otros, ponderadas según su participación en el gasto total de los hogares. Este índice es fundamental para:

Evaluar el comportamiento de la inflación.

- Tomar decisiones de política monetaria.
- Actualizar salarios, pensiones, arriendos y contratos.
- Analizar el costo de vida y su impacto sobre la economía doméstica.

El IPC es una herramienta clave para comprender la evolución de los precios y su incidencia en la economía y el bienestar de la población.

Variación mensual y anual del IPC en los últimos 5 años.

DANE

Total, Indice de Precios al Consumidor (IPC)

Índices - Serie de empalme
2003 - 2026

Base Diciembre de 2018 = 100,00

Mes	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Enero	50.42	53.54	56.45	59.02	61.80	65.51	70.21	71.69	74.12	76.75	78.28	79.95	83.00	88.19	94.07	97.53	100.60	104.24	105.91	113.26	128.27	138.98	146.24	154.07
Febrero	50.98	54.18	57.02	59.41	62.53	66.50	70.80	72.28	74.57	77.22	78.63	80.45	83.96	90.33	95.01	98.22	101.18	104.94	106.58	115.11	130.40	140.49	147.90	155.73
Marzo	51.51	54.71	57.46	59.83	63.29	67.04	71.15	72.46	74.77	77.31	78.79	80.77	84.45	91.18	95.46	98.45	101.62	105.53	107.12	116.26	131.77	141.48	148.68	156.94
Abril	52.10	54.96	57.72	60.09	63.85	67.51	71.38	72.79	74.86	77.42	78.99	81.14	84.90	91.63	95.91	98.91	102.12	105.70	107.76	117.71	132.80	142.32	149.66	158.17
Mayo	52.36	55.17	57.95	60.29	64.05	68.14	71.39	72.87	75.07	77.66	79.21	81.53	85.12	92.10	96.12	99.16	102.44	105.36	108.84	118.70	133.38	142.92	150.14	158.91
Junio	52.33	55.51	58.18	60.48	64.12	68.73	71.35	72.95	75.31	77.72	79.39	81.61	85.21	92.54	96.23	99.31	102.71	104.97	108.78	119.31	133.78	143.38	150.30	159.53
Julio	52.26	55.49	58.21	60.73	64.23	69.06	71.32	72.92	75.42	77.70	79.43	81.73	85.37	93.02	96.18	99.18	102.94	104.97	109.14	120.27	134.45	143.67	150.71	
Agosto	52.42	55.51	58.21	60.96	64.14	69.19	71.35	73.00	75.39	77.73	79.50	81.90	85.78	92.73	96.32	99.30	103.03	104.96	109.62	121.50	135.39	143.67	150.99	
Septiembre	52.53	55.67	58.46	61.14	64.20	69.06	71.28	72.90	75.62	77.96	79.73	82.01	86.39	92.68	96.36	99.47	103.26	105.29	110.04	122.63	136.11	144.02	151.48	
Octubre	52.56	55.66	58.60	61.05	64.20	69.30	71.19	72.84	75.77	78.08	79.52	82.14	86.98	92.62	96.37	99.59	103.43	105.23	110.06	123.51	136.45	143.83	151.76	
Noviembre	52.75	55.82	58.66	61.19	64.51	69.49	71.14	72.98	75.87	77.98	79.35	82.25	87.51	92.73	96.55	99.70	103.54	105.08	110.60	124.46	137.09	144.22	151.87	
Diciembre	53.07	55.99	58.70	61.33	64.82	69.80	71.20	73.45	76.19	78.05	79.56	82.47	88.05	93.11	96.92	100.00	103.80	105.48	111.41	126.03	137.72	144.88	152.27	

Fuente: DANE

Comparativo IPC 2025 – IPC 2026.

Información junio 2026

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

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

IPC	Junio					
	Variación mensual		Variación año corrido		Variación anual	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
IPC total	0,10	**0,39**	3,74	**4,77**	4,82	**6,14**

Fuente: DANE

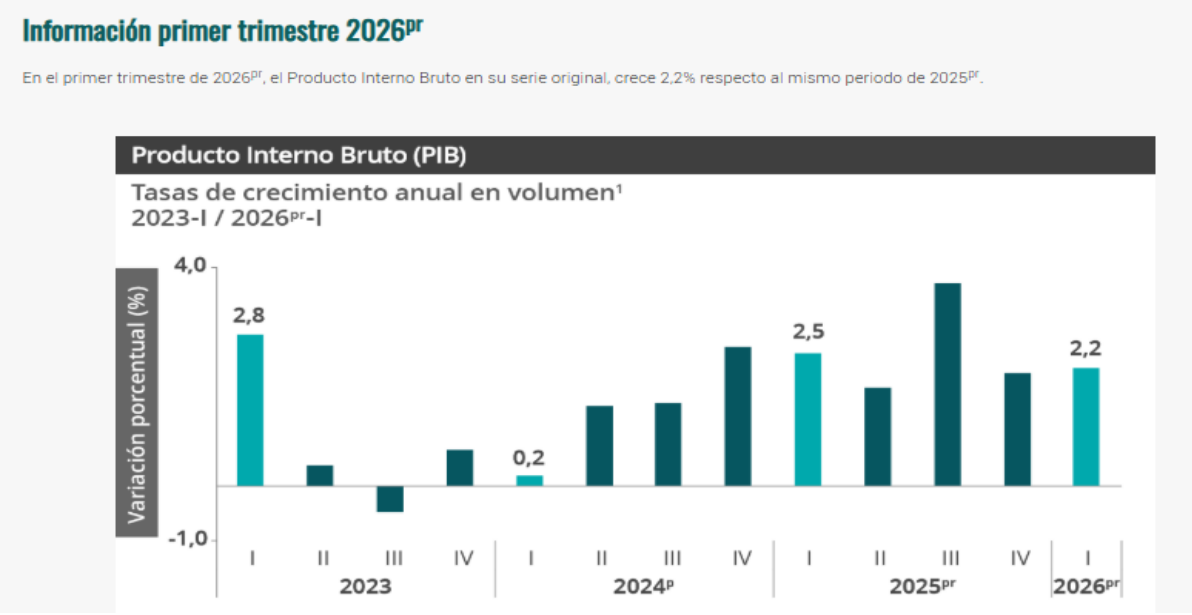
En junio de 2026 la variación mensual del IPC fue 0,39%, la variación año corrido fue 4,77% y la anual 6,14%.

En junio de 2026 la variación anual del IPC fue 6,14%, es decir, 1,32 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 4,82%.

El comportamiento mensual del IPC total en junio de 2026 (0,39%) se explicó principalmente por la variación mensual de las divisiones Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles y Alimentos y bebidas no alcohólicas. Las mayores variaciones se presentaron en las divisiones Alimentos y bebidas no alcohólicas (0,67%) y Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,52%).

Participación del sector en el PIB desde el enfoque de la Producción y de los servicios.

El Producto Interno Bruto (PIB) es un indicador clave para evaluar el desempeño económico de un país. El PIB representa el valor total de los bienes y servicios producidos en una nación durante un periodo determinado (generalmente un trimestre o un año). Es la suma de lo producido con los recursos de la economía, valorando cada bien final o servicio al precio de mercado correspondiente. Al calcular el PIB solo se considera la producción dentro de las fronteras geográficas del país, sin importar si esa producción fue realizada por nacionales o por extranjeros.



Fuente: DANE

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

Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 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%.

SALARIO MÍNIMO

El salario mínimo al igual que el índice de precios al consumidor, crecen anualmente en cualquier economía que se considere competitiva. A continuación, se muestra el salario mínimo y el auxilio de transporte desde el año 2007 hasta el año 2026:

Año	Salario mínimo	Auxilio de transporte
2007	$ 433.700	$ 50.800
2008	$ 461.500	$ 55.000
2009	$ 496.900	$ 59.300
2010	$ 515.000	$ 61.500
2011	$ 535.600	$ 63.600

2012	$ 566.700	$ 67.800
2013	$ 589.500	$ 70.500
2014	$ 616.000	$ 72.000
2015	$ 644.350	$ 74.000
2016	$ 689.455	$ 77.700
2017	$ 737.717	$ 83.140
2018	$ 781.242	$ 88.211
2019	$ 828.116	$ 97.032
2020	$ 877.803	$ 102.854
2021	$ 908.526	$ 106.454
2022	$1.000.000	$ 117.172
2023	$1.160.000	$ 140.606
2024	$1.300.000	$ 160.000
2025	$ 1.423.500	$200.000
2026	$ 1.750.905	$249.095

El salario mínimo al igual que el subsidio de transporte, relacionados anteriormente, se deben tener en cuenta dentro de este estudio, dado que es un indicador de capacidad productiva en un país.

Para calcular el valor del salario mínimo, se tienen en cuenta algunas variables económicas, donde definitivamente la principal variable es la inflación del año inmediatamente anterior. Generalmente el salario mínimo se toma por parte de los empresarios y el gobierno como la base para el incremento de los salarios de los demás trabajadores que no devenguen este valor.

Es importante destacar que, para el presente proceso, el análisis del valor del salario mínimo legal vigente es fundamental. Esto no solo responde a su incidencia en la economía nacional, sino que también tiene un impacto directo en la planificación y gestión del recurso humano por parte del contratista. La correcta consideración del salario mínimo garantiza que el contratista pueda disponer del personal adecuado para atender los diferentes servicios que la Entidad requiere, asegurando así la calidad y eficiencia en la prestación de estos.

Asimismo, el salario mínimo influye en la estructura salarial interna de la organización, afectando la fijación de salarios y, en consecuencia, la motivación y estabilidad del personal. Es crucial que el contratista tenga en cuenta este aspecto económico, ya que determina en gran medida los costos laborales y, por ende, la viabilidad económica del contrato.

Además del salario base, es importante considerar otras variables relevantes, como las prestaciones sociales, tasas y contribuciones, que deben ser incluidas en la estructura de costos, tanto directos como indirectos. Estas variables son esenciales para una correcta proyección financiera y para garantizar el cumplimiento de las obligaciones legales y laborales, asegurando así la sostenibilidad y transparencia en la ejecución del contrato.

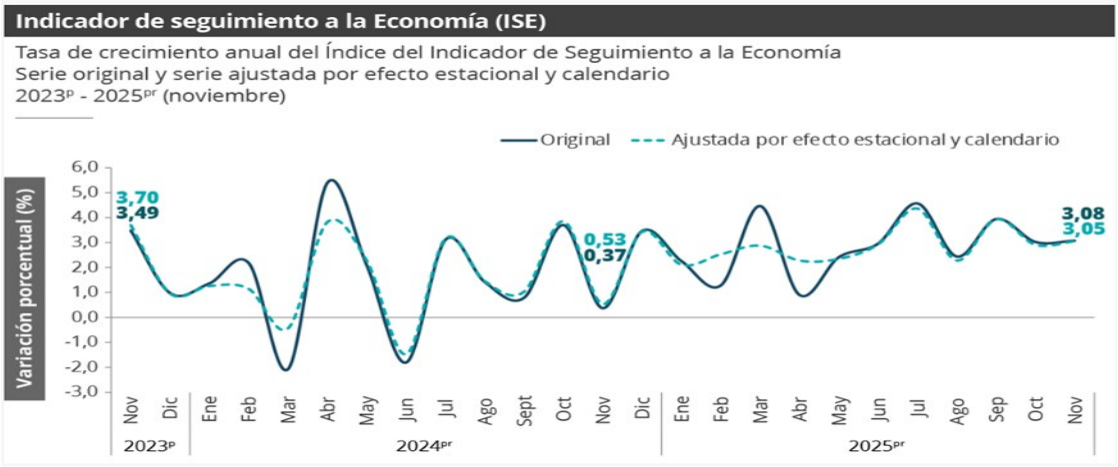
- **PERSPECTIVAS ECONÓMICAS PARA 2026**

La economía colombiana transita por una fase de recuperación paulatina, con señales alentadoras en el consumo, el mercado laboral y algunos sectores productivos. El crecimiento proyectado del PIB —2,6 % en 2025 y 3,0 % en 2026— refleja una reactivación impulsada por la demanda interna, especialmente por el consumo de los hogares, que ha ganado tracción gracias al proceso de desinflación y al ingreso récord por remesas. Sectores como entretenimiento, agro y comercio minorista lideran la recuperación, mientras se espera una mejora en la construcción para el próximo año. Sin embargo, esta reactivación no es lineal ni homogénea: enfrenta tensiones estructurales, presiones fiscales y una inversión aún débil.

La economía colombiana muestra una dualidad estructural: el consumo representa el 77 % del PIB, mientras la inversión se mantiene rezagada en torno al 17 **%**. Esta composición limita el crecimiento potencial y evidencia un desplazamiento de recursos que compromete la capacidad de expansión futura. En este escenario, la transición hacia un modelo más equilibrado será clave. Como en un triatlón, el éxito no depende solo del rendimiento en cada disciplina, sino de la calidad de las transiciones. Colombia deberá desacelerar el gasto, fortalecer la inversión y planificar con precisión sus próximos pasos. La reactivación es una carrera de largo aliento, y 2026 será el año en que se definan las condiciones para sostenerla o perder el ritmo.



FUENTE: BANCOLOMBIA



FUENTE: DANE

Para el mes de noviembre de 2025pr el índice de las actividades primarias, en su serie original se ubicó en 103,63, lo que representó un decrecimiento de 0,09% respecto al mes de noviembre de 2024pr (103,72). En cuanto a la serie ajustada por efecto estacional y calendario, para el mes de noviembre de 2025pr, se ubicó en 103,38, lo que representó un decrecimiento de 0,04% respecto al mes de noviembre de 2024.

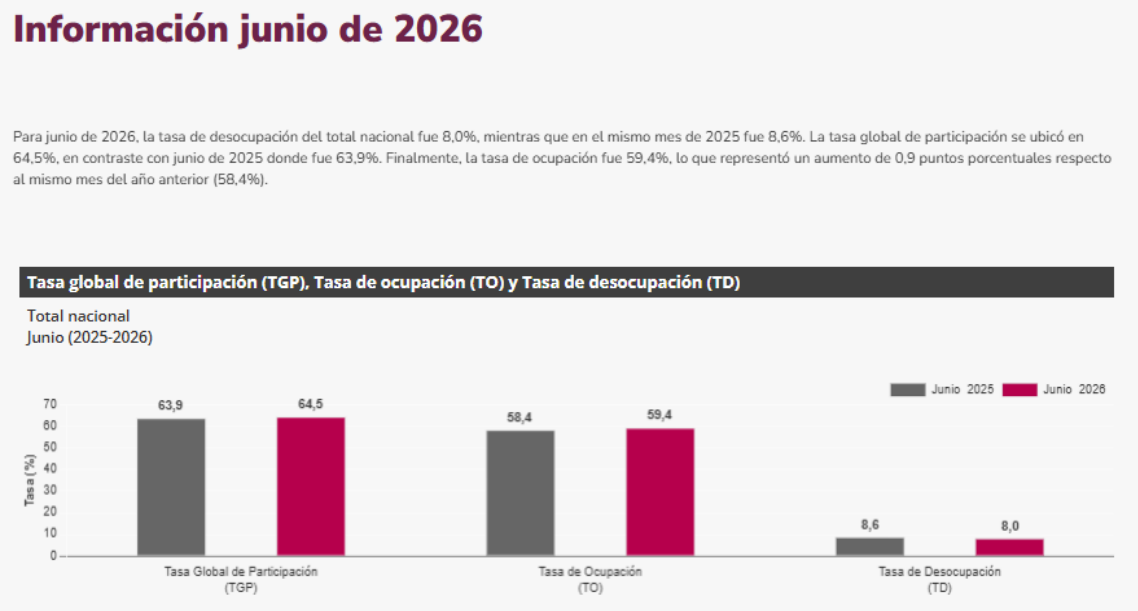
Para el mes de noviembre de 2025pr el índice de las actividades secundarias, en su serie original se ubicó en 101,93, lo que representó un decrecimiento de 0,08% respecto al mes de noviembre de 2024pr (102,01). En cuanto a la serie ajustada por efecto estacional y calendario, para el mes de noviembre de 2025pr, se ubicó en 95,72, lo que representó un decrecimiento de 0,30% respecto al mes de noviembre de 2024.

Para el mes de noviembre de 2025pr el índice de las actividades terciarias, en su serie original se ubicó en 147,48, lo que representó un crecimiento de 4,22% respecto al mes de noviembre de 2024pr (141,51). En cuanto a la serie ajustada por efecto estacional y calendario, para el

mes de noviembre de 2025pr, se ubicó en 141,32, lo que representó un crecimiento de 4,17% respecto al mes de noviembre de 2024.

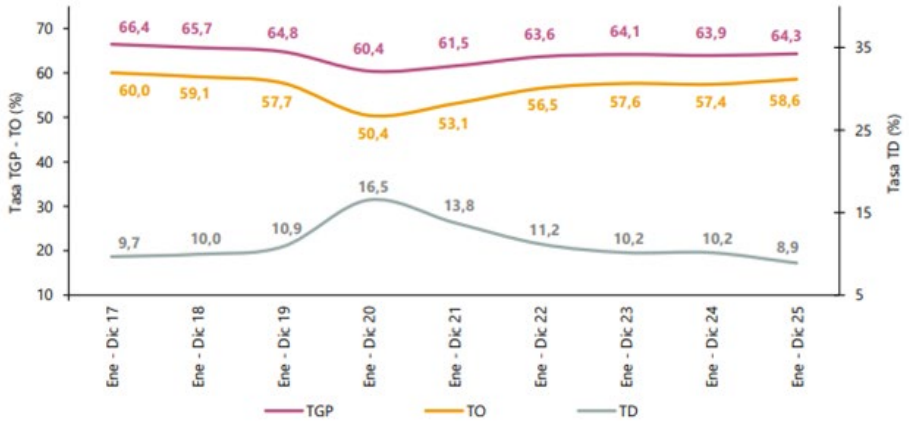
En comparación con el mismo mes de 2024, en noviembre de 2025 los ingresos totales presentaron un aumento de 20,7%, que se explica por el incremento de 21,1% en los ingresos por servicios. Por su parte, la venta de mercancías registró una disminución de 22,0% y los otros ingresos operacionales de 11,7%. En noviembre de 2025 el personal ocupado total presentó una variación negativa de 4,4%, en comparación con noviembre de 2024, que se explica por una disminución de 3,9% en el personal permanente, de 5,4% en el personal temporal directo y de 2,0% en el personal contratado a través de agencias. Mientras que, los salarios en noviembre de 2025 presentaron un aumento de 7,1%, en comparación con noviembre de 2024, que se explica por el incremento de 12,4% en los salarios del personal temporal directo y de 4,8% en los salarios del personal permanente.

TASA DE DESEMPLEO



FUENTE: DANE

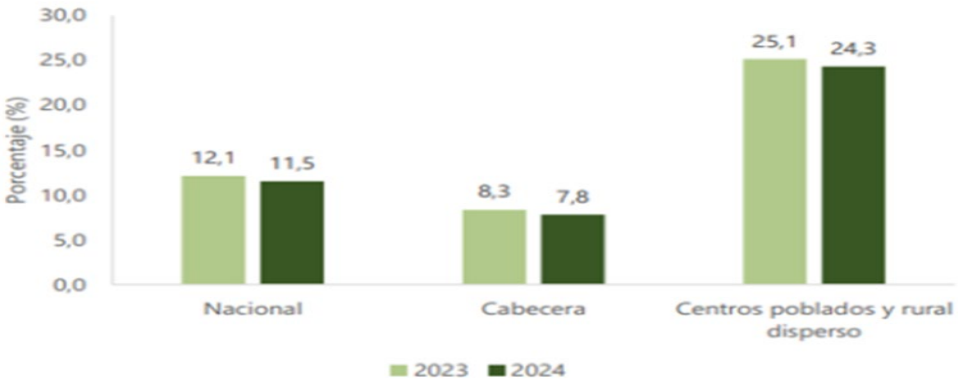
En junio de 2026, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 8,0%, mientras que en el mismo mes de 2025 fue 8,3%. La tasa global de participación se ubicó en 65,9%, en tanto que en junio de 2025 fue 66,4%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 60,6%, en contraste con el mismo mes del año anterior donde fue 60,9%.



Para el 2025, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,9%, lo que representó una disminución de 1,3 puntos porcentuales frente a la registrada en el año 2024 (10,2%). La tasa global de participación se ubicó en 64,3%, mientras que en 2024 fue 63,9%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,6%, lo que representó un aumento de 1,2 puntos porcentuales respecto al año anterior (57,4%).

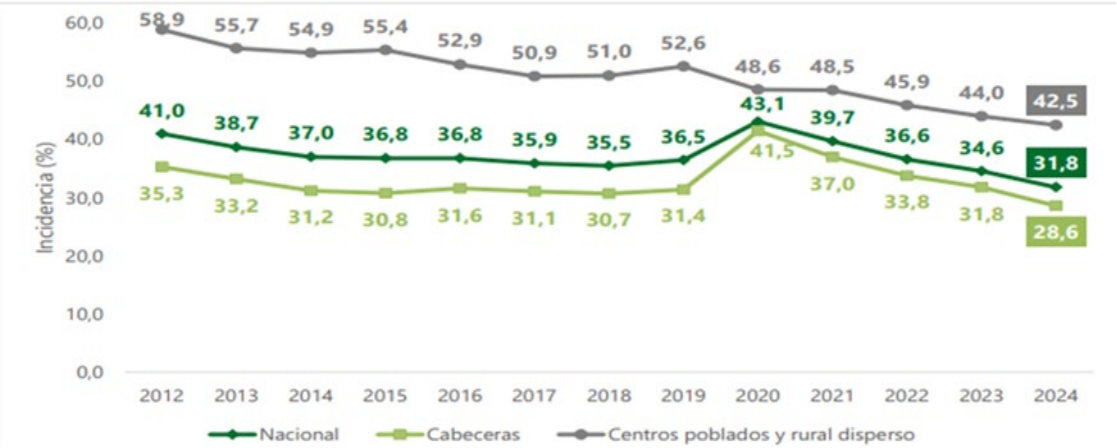
Para el 2025, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,9%, lo que representó una disminución de 1,3 puntos porcentuales frente a la registrada en el año 2024 (10,2%). La tasa global de participación se ubicó en 64,3%, mientras que en 2024 fue 63,9%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,6%, lo que representó un aumento de 1,2 puntos porcentuales respecto al año anterior (57,4%).

INFORMACIÓN POBREZA MONETARIA NACIONAL



La línea de pobreza monetaria es el costo per cápita mínimo de una canasta básica de bienes y servicios (alimentarios y no alimentarios) en un área geográfica determinada3. La Tabla 1 presenta los resultados a nivel de dominio que corresponden a las líneas ponderadas por la

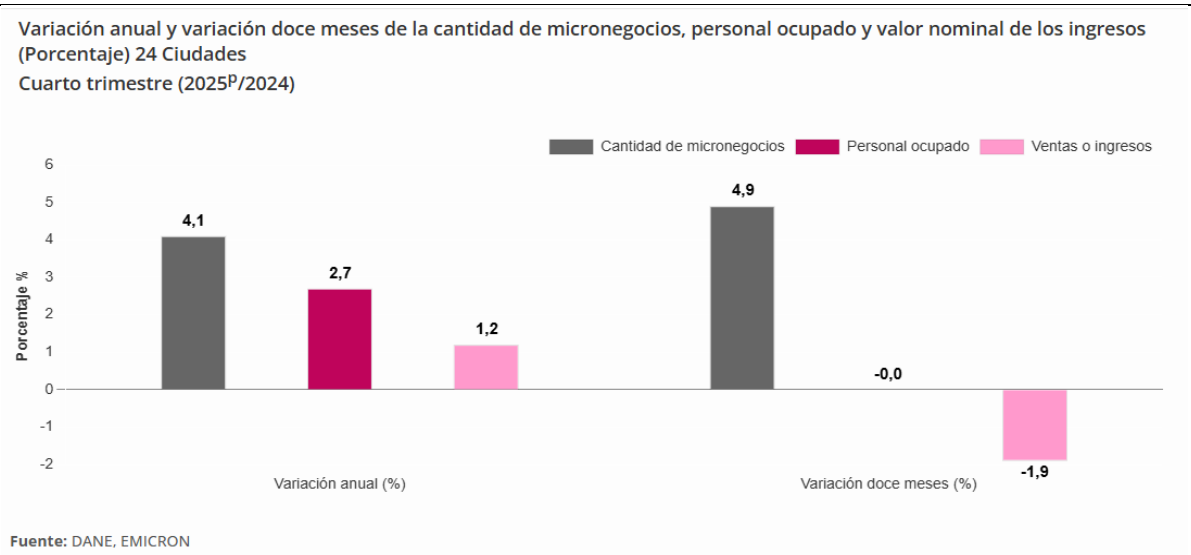
población de las áreas que integran cada dominio. En 2024, la línea de pobreza a nivel nacional fue de $460.198, que equivale a un crecimiento de 5,7% respecto a la línea de 2023 ubicada en $435.375. De acuerdo con lo anterior, si un hogar está compuesto por 4 personas, será clasificado como pobre si el ingreso total del hogar está por debajo de $1.840.792. Si la familia vive en las cabeceras este valor es de $2.040.644; si vive en los centros poblados y rural disperso es de $1.167.992; si vive en las trece ciudades y áreas metropolitanas es de $ 2.264.912 y si vive en otras cabeceras es de $1.737.292.



FUENTE: DANE

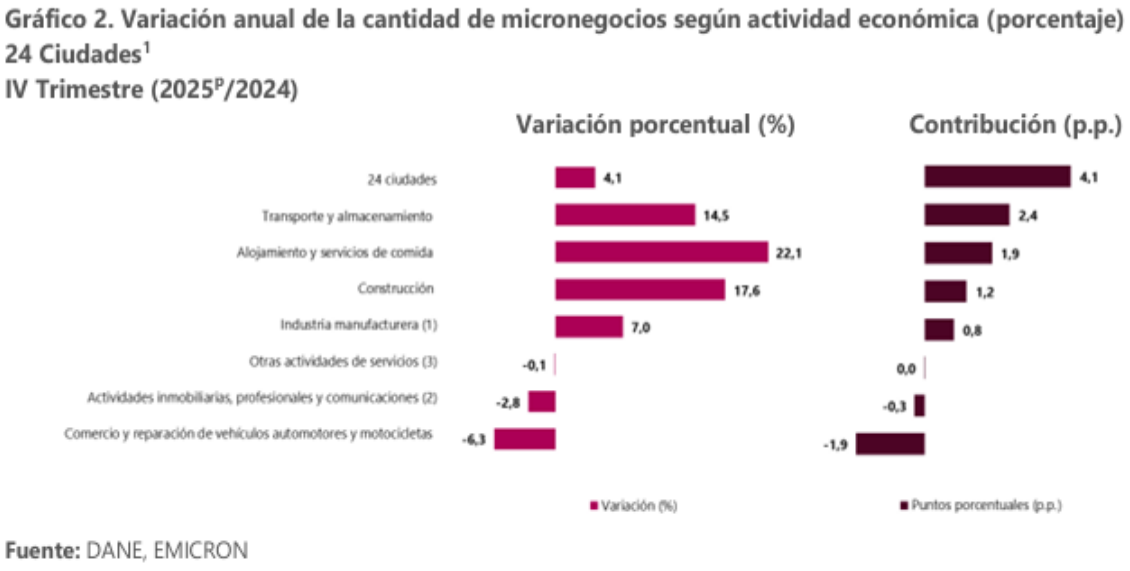
La incidencia de la pobreza monetaria mide el porcentaje de la población que tiene un ingreso per cápita del hogar por debajo de la línea de pobreza según el dominio geográfico. En 2024, el porcentaje de personas clasificadas como pobres respecto al total de la población nacional fue 31,8%. En las cabeceras esta proporción fue 28,6% y en los centros poblados y rural disperso 42,5%. Así, la incidencia de la pobreza en los centros poblados y rural disperso equivale a 1,5 veces la incidencia en las cabeceras.

- **MIPYMES EN COLOMBIA 2026**



FUENTE: DANE

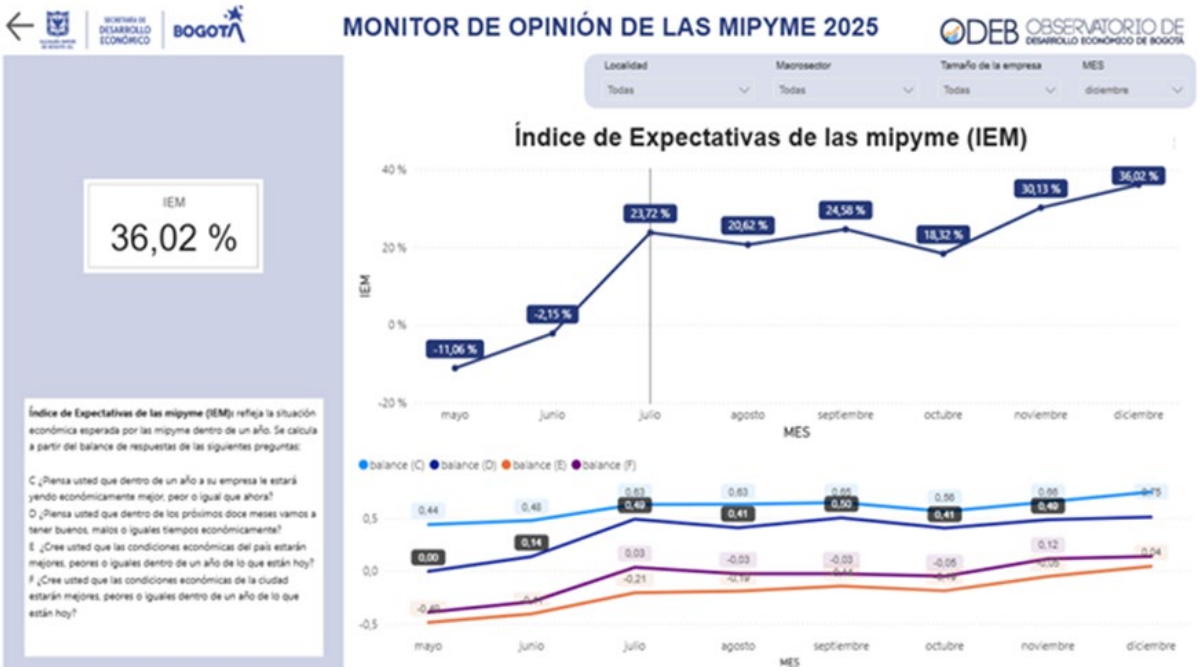
En el cuarto trimestre de 2025, la cantidad de micronegocios aumentó 4,1% en comparación con el mismo periodo de 2024. De la misma manera, el personal ocupado por estas unidades económicas aumentó 2,7%. Respecto a los ingresos de los micronegocios aumentaron 1,2% en este mismo intervalo de tiempo.



FUENTE: DANE

Las actividades económicas que tuvieron mayor contribución positiva a la variación total de la cantidad de micronegocios en el cuarto trimestre de 2025 fueron: Transporte y almacenamiento (2,4 p.p.); Alojamiento y servicios de comida (1,9 p.p.) y Construcción (1,2

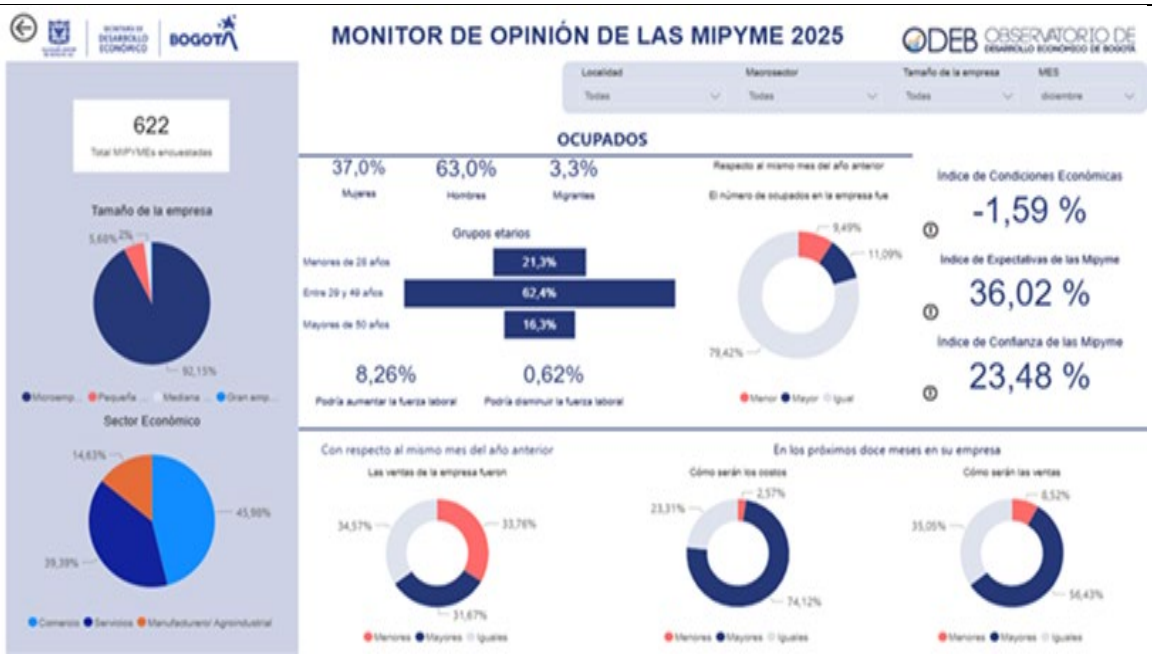
p.p.). Por su parte, Comercio y reparación de vehículos y motocicletas (-1,9 p.p.) y Actividades inmobiliarias, profesionales y comunicaciones (-0,3 p.p.) contribuyeron negativamente a la variación total de la cantidad de micronegocios. (Cuadro C1, anexo estadístico disponible en www.dane.gov.co).



FUENTE: SECRETARIA DESARROLLO ECONOMICO

Este comportamiento indica una mejora progresiva en la percepción de las MIPYME respecto a su situación económica futura, tanto a nivel empresarial como del entorno económico general. Si bien se presentan fluctuaciones intermedias como la caída observada en octubre, la tendencia de fondo es claramente ascendente, lo que refleja un mayor optimismo, expectativas de crecimiento y confianza empresarial hacia el cierre del año.

En conjunto, la información sugiere un entorno económico más favorable para el sector de servicios y para las MIPYME, aspecto relevante para el análisis del sector y la toma de decisiones en procesos de contratación, especialmente aquellos asociados a servicios especializados y tecnológicos.



FUENTE: SECRETARIA DESARROLLO ECONOMICO

La gráfica anterior presenta los principales resultados del Monitor de Opinión de las MIPYME 2025, con una muestra de 622 empresas encuestadas, lo que permite obtener una visión representativa del comportamiento y percepción del sector empresarial. En cuanto al tamaño de las empresas, se evidencia una alta participación de microempresas (92,15 %), seguidas por pequeñas y medianas empresas en proporciones considerablemente menores, lo cual refleja la estructura predominante del tejido empresarial.

Desde la perspectiva del sector económico, la mayor concentración de las MIPYME se encuentra en el sector servicios (45,98 %), seguido por comercio (39,39 %) y manufactura/administrativo (14,63 %), lo que confirma la relevancia del sector servicios como eje dinamizador de la actividad económica.

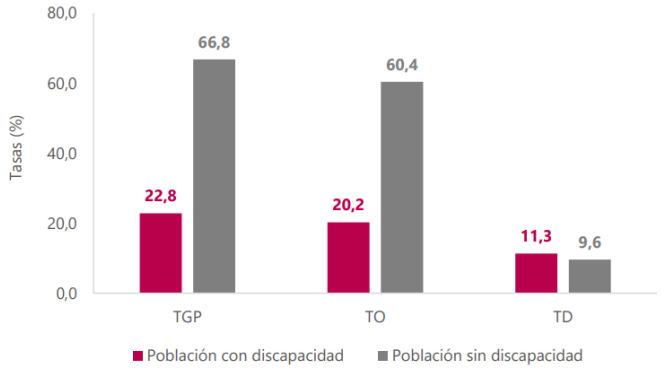
En relación con la composición del empleo, el 63,0 % de los ocupados son hombres y el 37,0 % mujeres, con una mayor participación de personas entre 29 y 49 años (62,4 %). Respecto a la evolución del empleo frente al mismo mes del año anterior, el 79,42 % de las empresas reporta que el número de ocupados se mantuvo igual, mientras que un 11,09 % indicó aumento y un 9,49 % disminución.

POBLACIÓN CON DISCAPACIDAD:

Tomando como referencia el reporte del DANE de enero a marzo de 2026, extraído de la página web oficial https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/mercado-laboral-de-las-personas-con-discapacidad, boletín técnico de fecha 13 de mayo de 2026 la Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD) de la población con discapacidad y sin discapacidad, arroja un 66,8 de

población sin discapacidad en Colombia, frente a un 22,8 de población con discapacidad, lo que significa una diferencia negativa de 44,0 puntos porcentuales (p.p.) entre ambas poblaciones.

Gráfico 1. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD) de la población con discapacidad y sin discapacidad
Total nacional
Trimestre enero – marzo 2026



De la población con discapacidad, un 11,3% está desocupada con respecto al 9,6% de la población sin discapacidad que ostenta trabajo.

Tabla 1. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD) de la población con discapacidad y sin discapacidad
Total nacional
Trimestre enero – marzo 2026

Tasas	Total nacional		
	Población con discapacidad	Población sin discapacidad	Diferencia p.p.
TGP	22,8	66,8	-44,0
TO	20,2	60,4	-40,1
TD	11,3	9,6	1,7

A su vez, las ramas de actividad donde más se concentró la población ocupada con discapacidad fueron Comercio y reparación de vehículos (21,8%), seguida de Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca (18,4%).

Tabla 2. Participación de la población ocupada con y sin discapacidad según ramas de actividad
Total nacional
Trimestre enero – marzo 2026

Ramas de actividad	Población con discapacidad		Población sin discapacidad	
	Total	Distribución (%)	Total	Distribución (%)
Población ocupada	**442**	**100**	**23.449**	**100**
Comercio y reparación de vehículos	97	21,8	4.029	17,2
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	82	18,4	3.138	13,4
Industria Manufacturera	44	10,0	2.531	10,8
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	42	9,5	1.974	8,4
Alojamiento y servicios de comida	35	7,8	1.684	7,2
Otras ramas^	32	7,3	1.885	8,0
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	29	6,7	2.921	12,5
Transporte y almacenamiento	28	6,4	1.768	7,5
Construcción	27	6,1	1.634	7,0
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	26	5,9	1.885	8,0

De esa manera, teniendo en cuenta que existe una brecha del 1,7 % de la población con discapacidad que se encuentra en condición de desempleo o sin ocupación formal, el presente proceso resulta viable para impulsar la economía y establecer criterios diferenciales que permitan dinamizar la inclusión de esta población dentro del sistema laboral, para lo cual se establecerán criterios diferenciales en procura de lo establecido en el artículo 2.2.1.2.4.2.7.3. del Decreto 1082 de 2015.

No obstante, frente a la obligación de incorporar condiciones especiales de ejecución en favor de las personas con discapacidad, y considerando el objeto contractual y la modalidad de "*contrato de compraventa",* desde la etapa de estructuración no se considera viable establecer condiciones como las previstas en el artículo 2.2.1.2.4.2.7.5 del Decreto 1082 de 2015, relacionadas con la subcontratación inclusiva y/o la integración obligatoria del equipo de trabajo con personas en condición de discapacidad. Lo anterior, en razón a que ello podría resultar desproporcionado para las futuras empresas contratistas, las cuales ya cuentan con una estructura organizacional y un personal específico definido conforme a sus necesidades operativas y técnicas.

1.2 REGULATORIO:

- **Código de Petróleos (Decreto 1056 de 1953, Art. 212):** regula la exploración, transporte y distribución de derivados del petróleo como servicio público.

- **Ley 26 de 1989:** faculta al Gobierno para fijar condiciones de calidad y seguridad en la distribución de combustibles líquidos.

- **Ley 99 de 1993:** crea el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con competencias sobre impactos ambientales de combustibles.

- **Ley 1819 de 2016** (Reforma Tributaria): establece el **Impuesto Nacional al Carbono** aplicable a combustibles fósiles, incluyendo Jet Fuel.

- **Ley 2277 de 2022** (Reforma Tributaria): actualiza tarifas del impuesto al carbono y refuerza obligaciones ambientales.

- **Decreto 1073 de 2015 (Decreto Único Reglamentario del Sector Minas y Energía):** compila y regula la cadena de hidrocarburos, incluyendo producción, transporte, almacenamiento y **comercialización de combustibles líquidos derivados del petróleo**. Aplica a Jet A-1 y AVGAS en lo referente a venta mayorista, distribución y control de calidad.

- **Resolución 180790 de 2002 (MinMinas y MinTransporte):** fijó requisitos de calidad para combustibles de aviación, basada en la NTC 1899:1995.

- **Resoluciones 40263 y 40264 de 2022 (MinMinas y MinAmbiente):** derogaron la anterior y adoptaron la **NTC 1899:2022** y el estándar internacional **ASTM D1655-21c**, alineando parámetros de Jet A-1 con estándares globales.

- **Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC 34 y RAC 14):** regulan infraestructura, abastecimiento y seguridad en operaciones civiles y militares.

- **NTC 1899:** Combustible de aviación para motores a reacción (Jet A-1).

- **NTC 4517, NTC 4642, NTC 4643:** almacenamiento, transporte y control de calidad de combustibles.

- **NTC 187, NTC 5259, NTC 5260, NTC 5261:** seguridad industrial, manejo de residuos peligrosos y sistemas de abastecimiento.

- **ASTM D1655:** estándar internacional para Jet A y Jet A-1, adoptado en Colombia.

- **Prácticas RAC y guías de la Aeronáutica Civil:** complementan la regulación para operaciones civiles y militares.

Cambios regulatorios y su impacto

En 2022, Colombia actualizó la regulación técnica de combustibles de aviación, derogando la Resolución 180790 de 2002 y adoptando la NTC 1899:2022 junto con el estándar internacional ASTM D1655-21c. Este cambio alineó al país con estándares globales, mejorando la competitividad y garantizando seguridad operacional.
Los factores que impulsan cambios regulatorios incluyen:

- Transición energética y sostenibilidad: presión internacional para incorporar combustibles sostenibles de aviación (SAF).
- Normas ambientales y fiscales (Ley 2277 de 2022 – impuesto al carbono): incentivan reducción de emisiones y afectan costos de operación.
- Homologación tecnológica: necesidad de armonizar normas con ASTM para garantizar interoperabilidad en aeropuertos internacionales.

El impacto esperado es positivo en seguridad y competitividad, aunque implica mayores costos de cumplimiento para proveedores y operadores. A mediano plazo, la adopción de SAF y nuevas normas ambientales puede transformar la cadena de suministro, generando oportunidades de innovación pero también retos financieros para la Fuerza Aeroespacial Colombiana y aerolíneas comerciales.

Cumplimiento de normas ambientales y de sostenibilidad:

En el ejercicio de las obligaciones contractuales se requiere por parte de las actores cumplir y respetar los programas ambientales establecidos en cada una de las Unidades Militares Aéreas o sitios donde se suministre el combustible objeto del presente proceso, en cuanto al manejo de residuos sólidos, residuos peligrosos, manejo de vertimientos, uso y ahorro del agua y energía, educación y tratamiento silvicultural y el compromiso en desarrollar mecanismos de protección de los recursos naturales renovables conforme a la nueva Legislación Ambiental en Colombia y cumplir con los principios del Sistema de Gestión Ambiental, en aplicación a la norma constitucional artículo 8°, 58° 80° y 95° ley 23 de 1973, Decreto 2811 de 1974, ley 99 de 1993 ley, 139 de 1994, ley 299 de 1995, Decreto 948 de 1995 y Documento Conpes 2834 de 1996.*".*

1.3. TÉCNICO:

1.3.1. Descripción general del sector

El mercado de combustibles líquidos derivados del petróleo en Colombia constituye un sector estratégico para el desarrollo económico, en tanto garantiza la operación del transporte terrestre, la maquinaria pesada y diversas actividades logísticas e institucionales. Este sector se encuentra debidamente regulado por el marco normativo del sector minero-energético, particularmente por el Decreto 1073 de 2015, el cual establece las condiciones para la producción, almacenamiento, distribución y comercialización de combustibles.

En consecuencia con lo anterior, tratándose de combustibles líquidos derivados del petróleo, no existe certificación del Ministerio de Comercio prevista en la Ley 1089 de 2006, dado que su producción y abastecimiento en Colombia se desarrollan bajo un régimen de intervención estatal, teniendo en cuenta que el artículo 332 de la Constitución atribuye al Estado la propiedad de los recursos naturales no renovables, lo cual se desarrolla en el Decreto 1056 de 1953 y en la Ley 39 de 1987, que regulan su explotación y distribución como servicio público, con participación principal de ECOPETROL S.A. A su vez, el Decreto 1073 de 2015 asigna al Ministerio de Minas y Energía la dirección de la política de abastecimiento bajo criterios de

seguridad energética.

Como soporte de lo anterior, fue revisada la Certificación sobre la existencia o no de producción Nacional Decreto 660 de 2007 expedida por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, donde en efecto no se encontró registrado el combustible.

El presente análisis tiene por objeto describir las condiciones técnicas del sector relacionadas con la adquisición de combustible de aviación tipo Jet A-1, bajo las modalidades de suministro a granel y al ala (into-plane), con el fin de identificar los aspectos relevantes que inciden en la estructuración del proceso de contratación, garantizando condiciones de calidad, seguridad y continuidad en el abastecimiento.

1.3.1. Caracterización técnica del bien

El combustible de aviación Jet A-1 es un derivado del petróleo utilizado en aeronaves de turbina, cuyas especificaciones técnicas se encuentran definidas en estándares internacionales como ASTM D1655 y normas técnicas nacionales aplicables.
Desde el punto de vista técnico, presenta las siguientes características:

- Alta densidad energética que permite mayor eficiencia en operación aérea.
- Estabilidad térmica y química durante almacenamiento y transporte.
- Bajo punto de congelación, adecuado para operación a gran altitud.
- Requerimientos estrictos de calidad, especialmente en control de contaminantes (agua y partículas).

En razón a su naturaleza, el Jet A-1 es considerado un producto crítico para la seguridad operacional, por lo cual su manejo exige controles rigurosos en toda la cadena de suministro.

En consecuencia con lo anterior, tratándose de combustibles líquidos derivados del petróleo, no resulta procedente exigir la certificación del Ministerio de Comercio prevista en la Ley 1089 de 2006, dado que su producción y abastecimiento en Colombia se desarrollan bajo un régimen de intervención estatal, teniendo en cuenta que el artículo 332 de la Constitución atribuye al Estado la propiedad de los recursos naturales no renovables, lo cual se desarrolla en el Decreto 1056 de 1953 y en la Ley 39 de 1987, que regulan su explotación y distribución como servicio público, con participación principal de ECOPETROL S.A. A su vez, el Decreto 1073 de 2015 asigna al Ministerio de Minas y Energía la dirección de la política de abastecimiento bajo criterios de seguridad energética. Por tanto, al tratarse de un mercado regulado con oferta nacional estructural y permanente, la verificación de existencia de producción nacional carece de objeto en este tipo de adquisiciones.

1.3.2. Estructura técnica del sector

El sector de suministro de combustible de aviación se encuentra conformado por agentes especializados que desarrollan actividades de producción, almacenamiento, transporte y distribución, entre los cuales se destacan:

- Productores o refinadores de combustibles.
- Distribuidores mayoristas.
- Empresas operadoras de abastecimiento en aeropuertos.

Estos actores deben contar con:

- Infraestructura de almacenamiento certificada.
- Equipos especializados de transporte (carrotanques y vehículos abastecedores).
- Sistemas de filtración, medición y control de calidad.
- Personal técnico capacitado para operaciones aeronáuticas.
-

El sector se caracteriza por altos estándares técnicos, exigencias regulatorias y necesidad de cobertura logística eficiente, incluso en zonas de difícil acceso.

1.3.2. Modalidades de suministro

1.3.3.1. Suministro a granel

Corresponde a la entrega del combustible en tanques de almacenamiento dispuestos por la entidad o en instalaciones previamente definidas.

Aspectos técnicos relevantes:

- Transporte mediante carrotanques certificados.
- Recepción con control volumétrico (aforo) y verificación de calidad.
- Almacenamiento en tanques con sistemas de control de contaminación.
- Aplicación de protocolos de muestreo y pruebas del combustible.

Ventajas:

- Mayor control sobre inventarios.
- Optimización de costos en grandes volúmenes.
- Autonomía operativa.

Riesgos técnicos:

- Posible contaminación del combustible.
- Necesidad de infraestructura adecuada.
- Requerimientos de operación y mantenimiento de tanques.

1.3.3.2. Suministro al ala (into-plane)

Consiste en el abastecimiento directo a la aeronave en plataforma o pista.

Aspectos técnicos relevantes:

- Uso de vehículos especializados tipo refueler o sistemas hidrantes.
- Filtración en línea del combustible.
- Medición precisa del volumen suministrado.
- Ejecución por personal certificado en operaciones aeronáuticas.

Ventajas:

- Abastecimiento inmediato y eficiente.
- Eliminación de almacenamiento intermedio.
- Reducción de riesgos logísticos internos.

Riesgos técnicos:

- Dependencia del proveedor.
- Necesidad de disponibilidad permanente (24/7).
- Alta exigencia en protocolos de seguridad operacional.

1.3.5. Infraestructura y logística

El suministro de combustible de aviación requiere una cadena logística especializada que incluye:

- Almacenamiento: tanques con sistemas de control de calidad y medición.
- Transporte: carrotanques certificados bajo normativa técnica vigente.
- Distribución: entrega en sitio o en aeropuertos.
- Equipos de abastecimiento: refuelers, bombas, filtros y medidores.
- Control de calidad: pruebas periódicas, filtración y muestreo del producto.

La eficiencia de esta cadena es determinante para garantizar la continuidad del servicio y la seguridad de las operaciones aéreas.

1.3.4. Factores críticos de éxito

Para garantizar un adecuado suministro del combustible, se identifican los siguientes factores técnicos clave:

- Calidad del producto: cumplimiento de especificaciones técnicas y certificación por lote.
- Capacidad logística: cobertura geográfica y disponibilidad de transporte.
- Continuidad del servicio: suministro permanente y planes de contingencia.
- Seguridad operacional: cumplimiento de protocolos y personal capacitado.
- Trazabilidad: control de inventarios, medición y reportes.

1.3.5. Conclusiones

El sector de combustible de aviación presenta un alto nivel de especialización técnica, en el cual la calidad del producto y la eficiencia logística son determinantes para la seguridad de las operaciones aéreas.

La selección de la modalidad de suministro dependerá de las necesidades de la entidad, así:

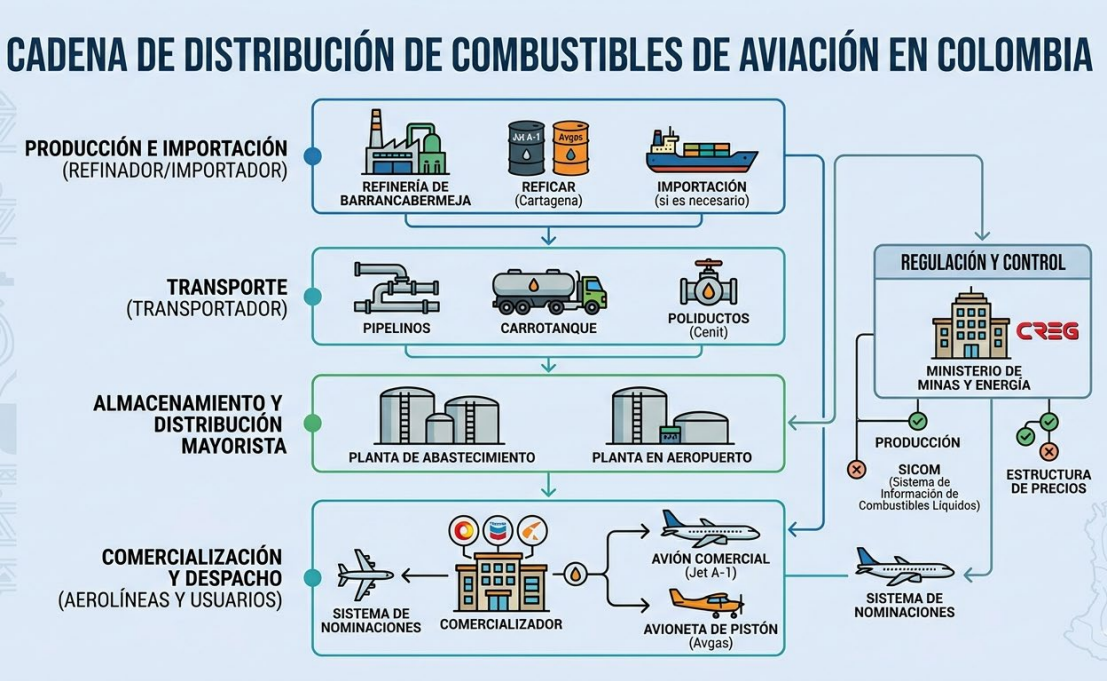
- El suministro a granel es adecuado cuando se dispone de infraestructura propia y se manejan grandes volúmenes.
- El suministro al ala resulta más eficiente cuando se requiere abastecimiento directo, continuo e inmediato.

En todo caso, el proceso de contratación deberá garantizar condiciones que aseguren la calidad del combustible, la capacidad operativa del proveedor y la continuidad del servicio.

2. ANÁLISIS DE LA OFERTA

2.1 Cadena de suministro de los bienes a adquirir.

La cadena de suministro del combustible de aviación en Colombia está constituida por un conjunto articulado de procesos industriales, logísticos, comerciales y regulatorios que permiten garantizar el abastecimiento continuo, seguro y de calidad del Jet A-1, principal insumo energético de la aviación. Este sistema inicia en la producción de hidrocarburos y culmina con el suministro directo a las aeronaves en los aeropuertos, integrando múltiples actores que operan bajo un marco normativo estricto, liderado principalmente por el Ministerio de Minas y Energía y diversas entidades que se llava a cabo con las siguientes instancias:



2.1.1 Refinador / Importador

El refinador o importador constituye el primer eslabón de la cadena y es el responsable de producir el combustible de aviación a partir de petróleo crudo o de introducirlo al país cuando proviene del exterior. En Colombia, el refinador transforma el crudo en productos como el Jet A-1 bajo estándares internacionales de calidad, mientras que el importador asegura el abastecimiento cuando la producción nacional es insuficiente. Para operar, estos actores deben contar con autorización del Ministerio de Minas y Energía, licencias ambientales expedidas por la ANLA en caso de instalaciones de refinación, y en el caso del refinador, contratos con la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH). Adicionalmente, es obligatorio el registro en el SICOM, el cual asigna un código único que permite reportar volúmenes, transacciones y movimientos del combustible, garantizando la trazabilidad desde el origen.

2.1.2 Almacenador

El almacenador es el actor encargado de recibir, conservar y administrar el combustible en instalaciones como terminales de almacenamiento o plantas de abastecimiento, incluyendo aquellas ubicadas en aeropuertos. Su función es garantizar que el producto se mantenga en condiciones óptimas de calidad y seguridad antes de su distribución. Para ejercer esta actividad, el almacenador debe contar con autorización del Ministerio de Minas y Energía, cumplir con regulaciones técnicas y de seguridad industrial aplicables al almacenamiento de combustibles, disponer de licencia ambiental otorgada por la ANLA o la autoridad ambiental competente y estar registrado en el SICOM. La inscripción en este sistema es fundamental para el control de inventarios, entradas y salidas del producto.

2.1.3 Distribuidor Mayorista

El distribuidor mayorista es el actor responsable de adquirir grandes volúmenes de combustible directamente del refinador, importador o almacenador, y comercializarlos hacia otros agentes de la cadena, especialmente plantas aeroportuarias o distribuidores minoristas. Este actor cumple un rol clave en la logística y abastecimiento a nivel nacional. Para su operación, el distribuidor mayorista debe contar con autorización del Ministerio de Minas y Energía, acreditar capacidad técnica y financiera, cumplir con las normas de calidad del producto, y estar debidamente inscrito en el SICOM. A través de este sistema, reporta sus operaciones comerciales y garantiza la transparencia en la distribución del combustible.

2.1.4 Transportador

El transportador es el encargado de movilizar el combustible entre los diferentes eslabones de la cadena, ya sea desde refinerías a terminales, de terminales a aeropuertos, o entre instalaciones intermedias. Este transporte puede realizarse mediante poliductos, carrotanques o sistemas multimodales. Para operar, el transportador debe contar con habilitación del Ministerio de Transporte, cumplir con normas de seguridad para el manejo de sustancias peligrosas, implementar planes de contingencia ambiental aprobados por las autoridades competentes y registrarse en el SICOM. Este registro permite monitorear los volúmenes transportados, rutas y entregas, fortaleciendo la trazabilidad del combustible.

2.1.5 Distribuidor Minorista

El distribuidor minorista es el actor encargado del suministro directo del combustible al consumidor final, es decir, a las aeronaves en los aeropuertos. Esta actividad incluye el almacenamiento en planta aeroportuaria, el control de calidad final y el despacho mediante vehículos especializados como hidrantes o carrotanques de abastecimiento. Para su operación, el distribuidor minorista debe contar con autorización del Ministerio de Minas y Energía, inscripción en el SICOM, y permisos operacionales otorgados por la Aeronáutica Civil, entidad que regula las actividades dentro de los aeropuertos. Además, debe cumplir con estándares internacionales de seguridad y calidad (como IATA y JIG) y garantizar que el personal esté debidamente capacitado.

2.1.6 Gran Consumidor

El gran consumidor es aquel usuario que adquiere combustible directamente para su consumo propio, sin comercializarlo, y que puede contar con infraestructura para su almacenamiento y manejo. En el contexto de la aviación, esta figura puede aplicar a grandes operadores aéreos o instalaciones con consumo significativo. Para ser reconocido como gran consumidor, el actor debe registrarse ante el Ministerio de Minas y Energía, cumplir con los requisitos técnicos y de seguridad para el manejo de combustibles, obtener las licencias ambientales correspondientes si aplica, y estar inscrito en el SICOM. Este registro permite controlar el consumo directo y garantizar que el combustible sea utilizado de manera legal y trazable.

2.2 Análisis de los precios del servicio a adquirir.

La estructura de precios del combustible de aviación en Colombia, especialmente del Jet A-1, se encuentra regulada principalmente por el Ministerio de Minas y Energía, entidad encargada de definir la política de precios de los combustibles líquidos en el país, bajo el marco del Decreto 1073 de 2015 y resoluciones específicas que establecen la metodología de cálculo. A continuación se presenta una descripción detallada de cada uno de los componentes del precio del combustible de aviación en Colombia, explicando su naturaleza, cómo se determina y su efecto dentro del precio final:

Ingreso al Productor (IP):
El Ingreso al Productor constituye el componente base del precio del combustible de aviación y representa el valor del producto en el punto de salida de la refinería o en el punto de importación. Este valor es definido bajo lineamientos del Ministerio de Minas y Energía y está generalmente indexado a referencias internacionales del mercado, como el precio del Jet Fuel en la Costa del Golfo de Estados Unidos (USGC), lo que permite que el precio en Colombia refleje condiciones globales de oferta y demanda.

El IP también incorpora costos propios de la refinación o importación, como el procesamiento del crudo, costos operativos de refinería o costos de adquisición en el mercado internacional. Debido a esta indexación, el ingreso al productor es altamente sensible a variables externas como el precio internacional del petróleo y los productos refinados, convirtiéndose en el componente más influyente del precio final.

Tasa de Cambio (TRM):
La Tasa Representativa del Mercado (TRM) es un componente clave debido a que el precio del combustible está referenciado a mercados internacionales y generalmente expresado en dólares estadounidenses. Por lo tanto, la conversión a pesos colombianos introduce un efecto directo sobre el precio final.
Cuando la tasa de cambio aumenta (devaluación del peso colombiano), el costo del combustible en moneda local también se incrementa, incluso si el precio internacional se mantiene estable. Este factor es completamente exógeno al sector y depende de las condiciones macroeconómicas, siendo certificado diariamente por la Superintendencia Financiera de Colombia. De esta forma, la TRM actúa como un multiplicador del ingreso al productor dentro de la estructura de precios.

Costos de Transporte:
Los costos de transporte incluyen todos los gastos asociados al traslado del combustible desde el punto de producción o importación hasta los centros de almacenamiento y finalmente hasta los aeropuertos donde será consumido. Este componente puede involucrar diferentes modalidades, tales como transporte por poliductos, carrotanques o sistemas multimodales.

En Colombia, el transporte por poliducto es operado principalmente por empresas como Cenit, y sus tarifas son reguladas bajo esquemas definidos por el Ministerio de Minas y Energía y otras instancias del sector. Este componente varía según la distancia, la infraestructura disponible y la ubicación geográfica del aeropuerto, por lo que el precio del combustible puede diferir entre regiones. Además, incluye costos

asociados a pérdidas operativas, mantenimiento de infraestructura y seguros.

Costos de Almacenamiento y Manejo:
Este componente corresponde a los costos en los que se incurre para recibir, almacenar, conservar y acondicionar el combustible en terminales y plantas de abastecimiento, especialmente en aeropuertos. Incluye actividades como filtración, control de calidad, operación de tanques, mantenimiento de instalaciones y gestión de inventarios.

Los costos de almacenamiento pueden variar dependiendo de la infraestructura disponible, el volumen manejado y los estándares de calidad exigidos, particularmente en el sector aeronáutico donde se requieren controles estrictos. Estos costos son asumidos por los almacenadores y distribuidores, y se trasladan al precio final como parte de la cadena logística.

Margen de Comercialización Mayorista:
El margen del distribuidor mayorista corresponde a la remuneración por las actividades de compra, comercialización y gestión logística a gran escala del combustible. Este margen cubre costos administrativos, financieros, operativos y de riesgo asociados a la actividad comercial.
En Colombia, este margen puede estar regulado o sujeto a lineamientos del Ministerio de Minas y Energía, dependiendo del esquema de control vigente. Su valor varía según las condiciones del mercado, la competencia entre distribuidores y la estructura contractual con los agentes de la cadena. Este componente garantiza la sostenibilidad del negocio de distribución a gran escala.

Margen de Comercialización Minorista (Into-Plane):
El margen minorista corresponde al costo asociado a la etapa final de la cadena, es decir, el suministro directo del combustible a las aeronaves en los aeropuertos. Este margen cubre las actividades de operación en pista, uso de equipos especializados (hidrantes, carrotanques), mano de obra calificada, cumplimiento de normas de seguridad aeronáutica y control de calidad final.
Este componente suele ser más alto en términos operativos debido a los estrictos requisitos técnicos y de seguridad que exige la operación aeroportuaria, regulada por la Aeronáutica Civil y estándares internacionales como los de IATA y JIG. Aunque no siempre es fijado directamente por el Gobierno, se encuentra dentro de un marco regulatorio que supervisa su aplicación.

Impuestos y Otros Cargos (cuando aplican):
A diferencia de otros combustibles como la gasolina o el diésel, el combustible de aviación en Colombia tiene un tratamiento tributario diferencial, por lo que los **impuestos son limitados o específicos**. Sin embargo, existen cargo generales como el IVA (Impuesto al Valor Agregado) y el impuesto nacional al carbono.

2.3 ¿QUIÉN OFRECE EL BIEN O SERVICIO?

En Colombia existe diferente legislación que regula la cadena de suministro del combustible y autoriza la distribución y comercialización de este. Específicamente, el Decreto 1073 de 2015 autoriza a distribuidores mayoristas o minoristas que pueden prestar este servicio.

De acuerdo con lo señalado en estudio de sector de Colombia Compra Eficiente para el

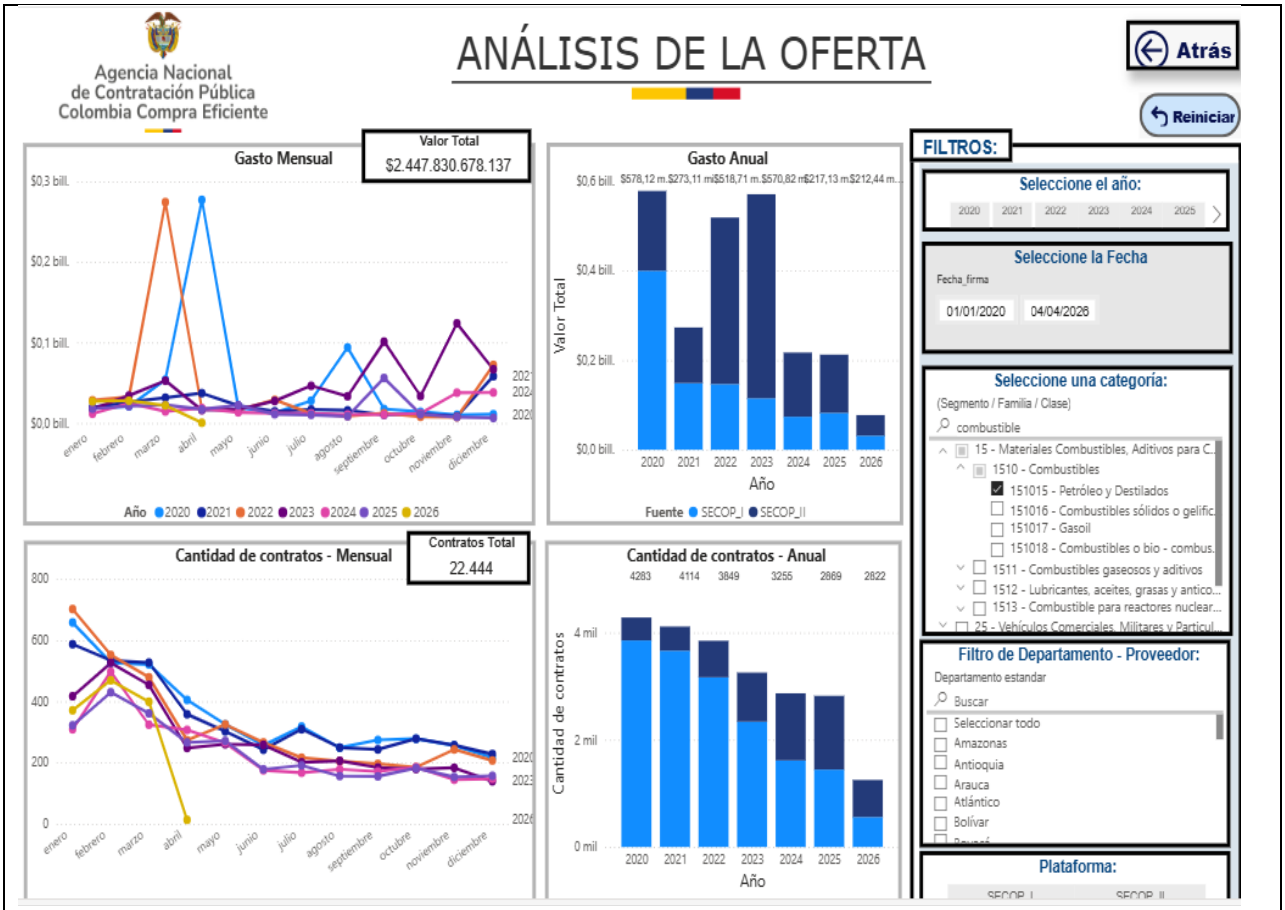
proceso CCENEG-072-01-2023 del Acuerdo Marco de Suministro de Combustible de Aviación – Segunda Generación, en el año 2023, en Colombia existían 21 empresas que intervienen en la cadena de distribución de Combustibles de aviación en el país.

N°	Empresa	Ingresos Operativos (Millones) 2022	Participación
1	Organización Terpel S.A.	$ 35.516.085,99	68,65%
2	Primax Colombia S.A.	$ 7.760.408,28	15,00%
3	Chevron Petroleum Company	$ 4.471.729,00	8,64%
4	Gunvor Colombia S.A.S.	$ 1.209.548,25	2,34%
5	Petrobras Colombia Combustibles S A	$ 934.269,03	1,81%
6	World Fuel Services Company, Llc Sucursal Colombia	$ 743.537,27	1,44%
7	Octano De Colombia S.A. En Acuerdo De Reestructuración	$ 206.372,84	0,40%
8	Codis Colombiana De Distribuciones y Servicios C.I. S.A.	$ 196.221,19	0,38%
9	Combustibles y Transportes Hernandez S A	$ 138.221,25	0,27%
10	Icaro Diecisiete S A S	$ 115.971,43	0,22%
11	Zapata y Velasquez S.A.S.	$ 115.084,59	0,22%
12	Energizar S.A.S	$ 90.077,65	0,17%
13	Globe Air Fuel S.A.S	$ 54.202,95	0,10%
14	Comercializadora Proxxon S.A.	$ 50.658,64	0,10%
15	Distribuidora Vanguardia S A S	$ 28.544,46	0,06%
16	Brennstoff S A S	$ 24.154,46	0,05%
17	Aerofull Sas	$ 24.051,24	0,05%
18	Faster Fuel Sas	$ 21.525,72	0,04%
19	Combustibles de Colombia Ccl Ltda	$ 19.451,45	0,04%
20	C.I. Repsol Downstream Colombia S.A.S.	$ 11.661,11	0,02%
21	Servicombustibles Aereos del Casanare Sedca S.A.S	$ 110,24	0,00%
	Total 21 Empresas	**$ 51.731.887,04**	**100%**

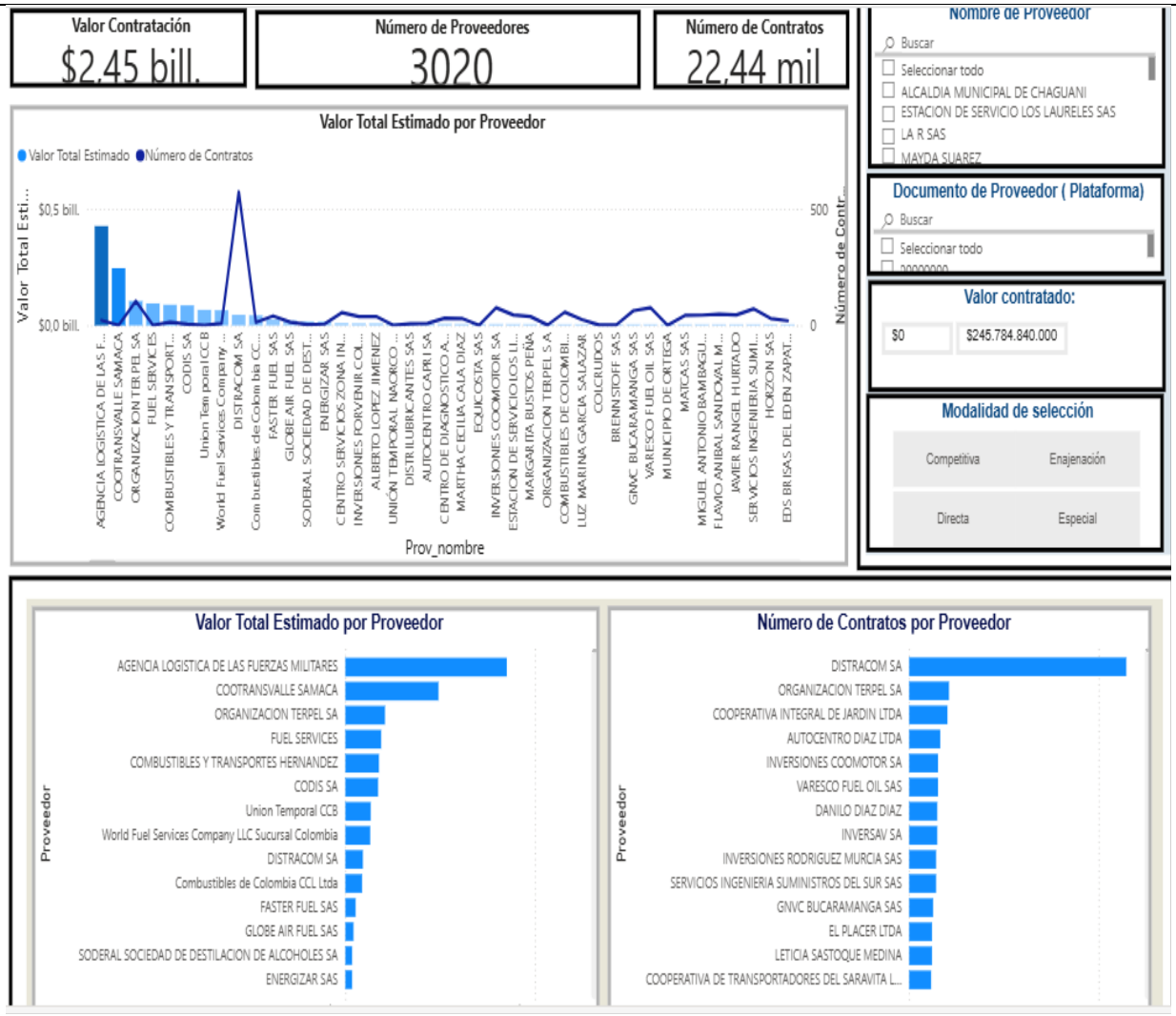
BORRADOR

La siguiente imagen evidencia la clasificación del proceso en el Clasificador de Bienes y Servicios – UNSPSC, específicamente en el Segmento 15 “Materiales combustibles , Aditivos para combustibles, lubricantes y anticorrocivos”, Familia 1510 “Combustibles” y Clase 15101500 “Petroleo y Destilados”

Esta identificación resulta fundamental para el desarrollo del análisis del mercado (MAE), particularmente en el estudio de la oferta y la demanda, toda vez que permite delimitar con precisión el alcance del servicio, identificar potenciales proveedores en el mercado y analizar la dinámica contractual asociada al código 15101500, garantizando coherencia en la estructuración del proceso.



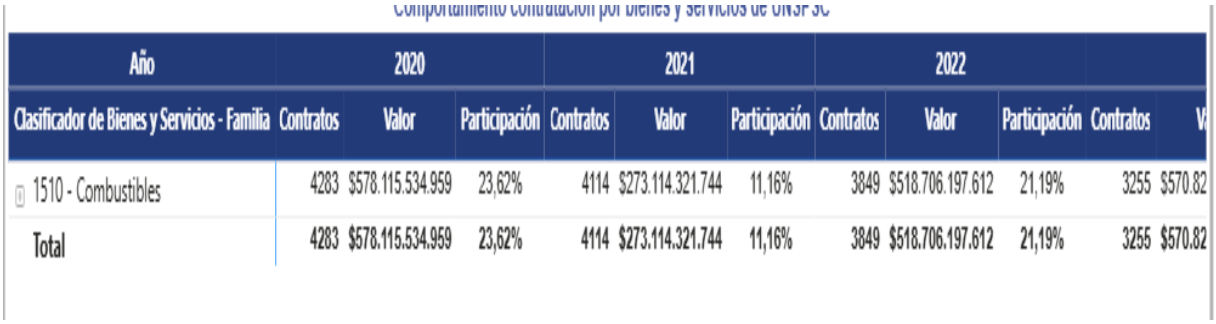
La información evidencia que el mercado proveedor de los bienes presenta participación recurrente de varios oferentes en procesos contractuales similares, lo cual demuestra que no existe exclusividad ni restricción técnica que limite la ejecución del objeto contractual a un único operador económico; por el contrario, se observa pluralidad de participantes, comportamiento competitivo y condiciones que permiten estructurar el proceso bajo criterios de libre concurrencia y selección objetiva.



De acuerdo con la distribución geográfica de los proveedores, se identifica presencia en diferentes regiones del país, con mayor concentración en ciudades principales, lo cual es consistente con la naturaleza técnica de los bienes; sin embargo, no se evidencia dependencia territorial exclusiva ni barreras regionales que impidan la participación, lo que reduce riesgos de desabastecimiento y garantiza disponibilidad suficiente de oferentes.



El análisis del tamaño empresarial de los proveedores refleja una participación significativa de micro, pequeñas y medianas empresas, lo que demuestra que el mercado no se encuentra concentrado en grandes compañías y que existen condiciones técnicas accesibles para distintos niveles empresariales, favoreciendo la pluralidad, competencia efectiva y dinamismo en el sector.



Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2020			2021			2022				
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	V
1510 - Combustibles	4283	$578.115.534.959	23,62%	4114	$273.114.321.744	11,16%	3849	$518.706.197.612	21,19%	3255	$570.82
Total	4283	$578.115.534.959	23,62%	4114	$273.114.321.744	11,16%	3849	$518.706.197.612	21,19%	3255	$570.82

El comportamiento histórico de adjudicación evidencia alternancia de contratistas y ausencia de concentración contractual reiterada en un solo proveedor, lo cual permite inferir que el mercado

es competitivo, dinámico y con capacidad suficiente para atender la necesidad institucional sin riesgos de monopolización.

Del análisis integral se concluye que el mercado de dotaciones presenta pluralidad de oferentes, cobertura geográfica suficiente, participación de diferentes tamaños empresariales y ausencia de concentración contractual significativa, lo que evidencia condiciones adecuadas de competencia y permite estructurar el proceso contractual con garantía de libre concurrencia y eficiencia en el uso de los recursos públicos para la Fuerza Aeroespacial Colombiana.

2.4 COTIZACIONES, PRECIOS HISTÓRICOS, OTROS:

Para efectos de contar con información del mercado respecto del valor requerido, la Fuerza Aeroespacial Colombiana realizó estudio de mercado 013-DICOP-2026 por medio del sistema SECOP.

INFORMACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

nformación

FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA

Número del proceso 013-DICOP-2026

Título: SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN PARA LAS AERONAVES DE LA FUERZA PÚBLICA, DEL ESTADO Y DEMÁS ENTIDADES CON LAS CUALES SE TENGAN CONVENIOS, CONTRATOS, ACUERDOS O QUE PRESTEN SUS SERVICIOS O ESTÉ

Fase: Presentación de oferta

Estado: Proceso en evaluación y observaciones

Descripción: SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN PARA LAS AERONAVES DE LA FUERZA PÚBLICA, DEL ESTADO Y DEMÁS ENTIDADES CON LAS CUALES SE TENGAN CONVENIOS, CONTRATOS, ACUERDOS O QUE PRESTEN SUS SERVICIOS O ESTÉ

Tipo de proceso Solicitud de información a los Proveedores

Como resultado de este estudio de mercado se reciben las cotizaciones de las empresas **GLOBE AIR FUEL SAS, ORGANIZACIÓN TERPEL S.A, COMBUSTIBLES Y TRANSPORTES HERNANDEZ S.A.S, FASTER FUEL SA y WORLD FUEL SERVICES COMPANY**. Es de recalcar que el **margen de comercialización** tratándose de combustible es el único factor con el cual los proveedores pueden ofertar. De esa manera, se obtuvo el siguiente resultado:

LOTE	PUNTO DE ENTREGA	GLOBE AIR FUEL	ORGANIZACIÓN TERPEL S.A	COMBUSTIBLES Y TRANSPORTES HERNANDEZ	FASTER FUEL SAS	WORLD FUEL SERVICES
1	AEROPUERTO ANTONIO ROLDAN BETANCOURT - AL ALA - JET-A1 - APARTADÓ, ANTIOQUIA	$ 9.646,00	$ 11.083,84	No se cotiza	$ 14.270,65	No se cotiza
2	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 2 - GRANEL - AVGAS - APIAY , META	$ 6.100,00	No se cotiza	$ 7.900,00	$ 5.852,56	No se cotiza
3	AEROPUERTO SANTIAGO PEREZ - AL ALA - JET-A1 - ARAUCA, ARAUCA	$ 8.626,00	$ 10.968,75	$ 10.800,00	$ 14.126,45	No se cotiza
4	AEROPUERTO YARIGUIES - AL ALA - JET-A1 - BARRANCABERMEJA, SANTANDER	$ 11.571,00	$ 13.931,62	No se cotiza	$ 17.945,18	No se cotiza
5	AEROPUERTO YARIGUIES - AL ALA - AVGAS - BARRANCABERMEJA, SANTANDER	$ 15.080,00	No se cotiza	No se cotiza	$ 17.741,75	No se cotiza
6	AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ - AL ALA - AVGAS - BARRANQUILLA, ATLANTICO	$ 11.900,00	No se cotiza	No se cotiza	$ 6.956,87	No se cotiza
7	GRUPO AERONAVAL DEL CARIBE -	$ 4.550,00	No se cotiza	No se cotiza	$ 7.975,51	No se cotiza

	GANCA - GRANEL - JET-A1 - BARRANQUILLA, ATLÁNTICO					
8	AEROPUERTO EL DORADO - AL ALA - JET-A1 - BOGOTÁ D.C., BOGOTÁ D.C.	$ 3.754,00	No se cotiza	No se cotiza	$ 5.247,85	$ 3.282,50
9	GUAYMARAL - DIRECCIÓN DE ANTINARCÓTICOS AVIACIÓN POLICÍA NACIONAL - GRANEL - JET-A1 - BOGOTÁ D.C., BOGOTÁ D.C.	$ 4.100,00	No se cotiza	$ 2.700,00	$ 6.086,01	$ 4.145,84
10	COMANDO AÉREO DE TRANSPORTE MILITAR CATAM - AEROPUERTO EL DORADO - GRANEL - JET-A1 - BOGOTÁ D.C., BOGOTÁ D.C.	$ 4.100,00	$ 4.690,40	$ 2.500,00	$ 5.112,38	$ 4.145,84
11	AEROPUERTO PALONEGRO - AL ALA - JET-A1 - BUCARAMANGA, SANTANDER	$ 6.224,00	$ 8.024,24	No se cotiza	$ 10.337,34	$ 8.087,50
12	AEROPUERTO PALONEGRO - AL ALA - AVGAS - BUCARAMANGA, SANTANDER	$ 10.645,00	No se cotiza	No se cotiza	$ 8.683,51	No se cotiza
13	AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGON - AL ALA - JET-A1 - CALI, VALLE DEL CAUCA	$ 4.767,00	$ 7.023,96	No se cotiza	$ 9.051,13	No se cotiza
14	ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN - EMAVI - GRANEL - JET-A1 - CALI, VALLE DEL CAUCA	$ 4.100,00	$ 4.358,60	$ 4.600,00	$ 5.617,36	No se cotiza
15	AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ - AL ALA - JET-A1 - CARTAGENA, BOLIVAR	$ 4.835,00	$ 6.335,89	No se cotiza	$ 8.162,75	No se cotiza
16	AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ - AL ALA - AVGAS - CARTAGENA, BOLIVAR	$ 9.372,00	No se cotiza	No se cotiza	$ 6.855,68	No se cotiza
17	AEROPUERTO CAMILO DAZA - AL ALA - JET-A1 - CÚCUTA, NORTE DE SANTANDER	$ 6.061,00	$ 8.779,65	No se cotiza	$ 11.311,98	$ 8.087,50
18	AEROPUERTO SANTIAGO VILA - AL ALA - JET-A1 - FLANDES, TOLIMA	$ 18.000,00	No se cotiza	No se cotiza	No se cotiza	No se cotiza
19	AEROPUERTO SANTIAGO VILA - AL ALA - AVGAS - FLANDES, TOLIMA	$ 17.000,00	No se cotiza	No se cotiza	No se cotiza	No se cotiza
20	FUERTE MILITAR LARANDIA - GRANEL - JET-A1 - FLORENCIA, CAQUETÁ	$ 8.200,00	No se cotiza	$ 7.100,00	$ 5.881,11	No se cotiza
21	GRUPO AÉREO DEL AMAZONAS GAAMA - GRANEL - JET-A1 - LETICIA, AMAZONAS	$ 20.100,00	$ 15.353,06	No se cotiza	$ 16.777,22	No se cotiza
22	COMANDO AÉREO DE MANTENIMIENTO - CAMAN - GRANEL - JET-A1 - MADRID, CUNDINAMARCA	$ 7.000,00	No se cotiza	$ 3.100,00	$ 2.165,25	No se cotiza
23	ESCUELA DE AVIACIÓN POLICIAL - GRANEL - JET-A1 - MARIQUITA, TÓLIMA	$ 6.200,00	No se cotiza	$ 4.000,00	$ 5.756,82	No se cotiza
24	AEROPUERTO OLAYA HERRERA - AL ALA - JET-A1 - MEDELLIN, ANTIOQUIA	$ 5.229,00	$ 7.298,21	No se cotiza	$ 9.397,46	No se cotiza
25	AEROPUERTO OLAYA HERRERA - AL ALA - AVGAS - MEDELLIN, ANTIOQUIA	$ 9.661,00	No se cotiza	No se cotiza	$ 7.894,34	No se cotiza
26	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 4 - GRANEL - JET-A1 - MELGAR, TÓLIMA	$ 6.100,00	$ 5.412,74	$ 4.200,00	$ 3.500,00	$ 4.645,84
27	AEROPUERTO LOS GARZONES - AL ALA - AVGAS - MONTERÍA, CÓRDOBA	$ 12.142,00	No se cotiza	No se cotiza	$ 10.892,13	No se cotiza
28	AEROPUERTO LOS GARZONES - AL ALA - JET-A1 - MONTERÍA, CORDOBA	$ 8.259,00	$ 10.071,31	No se cotiza	$ 12.966,41	No se cotiza
29	AEROPUERTO MATECAÑA - AL ALA - AVGAS - PEREIRA, RISARALDA	$ 10.005,00	No se cotiza	No se cotiza	$ 8.842,40	No se cotiza
30	AEROPUERTO MATECAÑA - AL ALA - JET-A1 - PEREIRA, RISARALDA	$ 6.734,00	$ 8.176,05	No se cotiza	$ 10.535,61	No se cotiza
31	BATALLÓN DE MANIOBRA DE AVIACIÓN NO. 3 "TE. EDUARDO VILLAMIL BERMÉO" - GRANEL - JET-A1 - POPAYÁN, CAUCA	$ 7.100,00	No se cotiza	No se cotiza	$ 8.440,85	No se cotiza
32	URIBIA AEROPUERTO PUERTO BOLÍVAR - GRANEL - JET-A1 - PUERTO BOLIVAR, LA GUAJIRA	$ 8.500,00	$ 6.351,81	No se cotiza	$ 11.150,00	No se cotiza
33	UNIDAD MILITAR VELASQUEZ - GRANEL - AVGAS - PUERTO BOYACÁ, BOYACÁ	$ 9.050,00	No se cotiza	No se cotiza	No se cotiza	No se cotiza
34	PUERTO LEGUIZAMO - AL ALA - JET-A1 - PUERTO LEGUIZAMO, PUTUMAYO	$ 28.124,00	No se cotiza	No se cotiza	No se cotiza	$ 22.787,50
35	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 1 - CACOM-1 - GRANEL - AVGAS - PUERTO SALGAR, CUNDINAMARCA	$ 10.200,00	No se cotiza	$ 7.600,00	No se cotiza	No se cotiza

36	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 1 - CACOM-1 - GRANEL - JET-A1 - PUERTO SALGAR, CUNDINAMARCA	$ 7.100,00	$ 4.798,14	$ 4.950,00	$ 3.394,56	$ 4.745,84
37	BATALLÓN DE SERVICIOS NO. 15 BASE MILITAR EL CARAÑO - GRANEL - JET-A1 - QUIBDÓ, CHOCÓ	$ 7.400,00	No se cotiza	No se cotiza	$ 7.282,60	No se cotiza
38	RIONEGRO - AL ALA - AVGAS - RIONEGRO, ANTIOQUIA	$ 10.182,00	No se cotiza	No se cotiza	$ 9.150,00	No se cotiza
39	RIONEGRO - AL ALA - JET-A1 - RIONEGRO, ANTIOQUIA	$ 5.120,00	$ 7.140,27	No se cotiza	$ 9.197,90	$ 3.867,50
40	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 5 - CACOM-5 - GRANEL - JET-A1 - RIONEGRO, ANTIOQUIA	$ 6.900,00	$ 4.133,33	No se cotiza	$ 3.911,43	No se cotiza
41	AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA - AL ALA - JET-A1 - SAN ANDRÉS, SAN ANDRES Y PROVIDENCIA	$ 9.454,00	No se cotiza	No se cotiza	$ 13.952,64	No se cotiza
42	BATALLÓN DE APOYO Y SERVICIOS NO. 22 - GRANEL - JET-A1 - SAN JOSÉ DEL GUAVIARE, GUAVIARE	$ 6.900,00	No se cotiza	$ 6.750,00	$ 7.240,23	$ 4.745,84
43	AEROPUERTO SIMON BOLIVAR - AL ALA - JET-A1 - SANTA MARTA, MAGDALENA	$ 5.278,00	$ 6.518,31	No se cotiza	$ 8.398,36	No se cotiza
44	AEROPUERTO SIMON BOLIVAR - AL ALA - AVGAS - SANTA MARTA, MAGDALENA	$ 9.446,00	No se cotiza	No se cotiza	$ 9.250,00	No se cotiza
45	FUERTE MILITAR DE TOLEMAIDA - GRANEL - JET-A1 - TOLEMAIDA, TOLIMA	$ 6.300,00	No se cotiza	$ 4.100,00	$ 3.100,00	$ 4.645,84
46	PRIMERA BRIGADA DEL EJÉRCITO / AEROPOUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA - GRANEL - JET-A1 - TUNJA, BOYACÁ	$ 6.700,00	No se cotiza	$ 3.000,00	$ 8.240,00	No se cotiza
47	AEROPUERTO ALFONSO LOPEZ PUMAREJO - AL ALA - JET-A1 - VALLEDUPAR, CESAR	$ 9.909,00	$ 12.166,14	No se cotiza	$ 15.668,88	No se cotiza
48	AEROPUERTO ALFONSO LOPEZ PUMAREJO - AL ALA - AVGAS - VALLEDUPAR, CESAR	$ 13.178,00	No se cotiza	No se cotiza	$ 16.210,06	No se cotiza
49	AEROPUERTO VANGUARDIA - AL ALA - JET-A1 - VILLAVICENCIO, META	$ 7.633,00	$ 10.152,12	No se cotiza	$ 13.070,70	No se cotiza
50	AEROPUERTO VANGUARDIA - AL ALA - AVGAS - VILLAVICENCIO, META	$ 10.286,00	No se cotiza	No se cotiza	$ 14.760,04	No se cotiza
51	AEROPUERTO EL ALCARAVAN - AL ALA - JET-A1 - YOPAL, CASANARE	$ 8.742,00	$ 14.317,28	No se cotiza	$ 18.438,29	$ 11.087,50
52	AEROPUERTO HACARITAMA - AL ALA - JET-A1 - AGUACHICA, CESAR			$5.200,00	$ 5.755,13	No se cotiza
53	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 2 - GRANEL - JET-A1 - APIAY, META	$3.900,00	$5.411,52	$5.420,00	$ 6.967,95	No se cotiza
54	AEROPUERTO SANTIAGO PEREZ - AL ALA - AVGAS - ARAUCA, ARAUCA			$10.800,00	$ 11.866,67	No se cotiza
55	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 3 - GRANEL - JET-A1 - BARRANQUILLA, ATLÁNTICO	$4.550,00	$5.564,57	$5.700,00	$ 7.167,51	No se cotiza
56	ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN - EMAVI - GRANEL - AVGAS - CALI, VALLE DEL CAUCA	$6.100,00		$8.000,00	$ 3.785,70	No se cotiza
57	CUMARIBO - AL ALA - AVGAS - CUMARIBO, VICHADA			$13.550,00		No se cotiza
58	CUMARIBO - AL ALA - JET-A1 - CUMARIBO, VICHADA			$9.200,00		No se cotiza
59	AEROPUERTO JAVIER NOREÑA VALENCIA - AL ALA - JET-A1 - LA MACARENA, META			$11.700,00		No se cotiza
60	LA URIBE - AL ALA - JET-A1 - LA URIBE, META			$9.650,00		No se cotiza
61	ESCUELA DE AVIACIÓN POLICIAL - GRANEL - AVGAS - MARIQUITA, TÓLIMA	$9.000,00		$4.850,00	$ 5.756,82	No se cotiza
62	AEROPUERTO FABIO LEON BENTLEY - AL ALA - AVGAS - MITÚ, VAUPÉS			$24.680,00		No se cotiza

63	AEROPUERTO FABIO LEON BENTLEY - AL ALA - JET-A1 - MITÚ, VAUPÉS			$23.300,00		No se cotiza
64	PUERTO INÍRIDA - AL ALA - AVGAS - PUERTO INÍRIDA, GUAINÍA			$28.150,00		No se cotiza
65	PUERTO INÍRIDA - AL ALA - JET-A1 - PUERTO INÍRIDA, GUAINÍA			$24.150,00		No se cotiza
66	AEROPUERTO JORGE ENRIQUE GONZALEZ - AL ALA - AVGAS - SAN JOSÉ DEL GUAVIARE, GUAVIARE			$10.950,00	$ 15.487,59	No se cotiza
67	AEROPUERTO EDUARDO FALLA SOLANO - AL ALA - JET-A1 - SAN VICENTE DEL CAGUÁN, CAQUETÁ			$7.730,00		No se cotiza
68	AEROPUERTO LOS COLONIZADORES - AL ALA - JET-A1 - SARAVENA, ARAUCA			$9.100,00		No se cotiza
69	AEROPUERTO GABRIEL VARGAS SANTOS - AL ALA - JET-A1 - TAME, ARAUCA			$9.100,00		No se cotiza
70	AEROPUERTO CANANGUCHAL - AL ALA - JET-A1 - VILLAGARZÓN, PUTUMAYO			$9.390,00		No se cotiza
71	GRUPO AÉREO DEL CASANARE - GACAS - GRANEL - JET-A1 - YOPAL, CASANARE	$7.400,00	$6.338,34	$6.450,00	$ 6.841,67	No se cotiza

Adicionalmente, se procede a verificar los antecedentes de precios históricos en los contratos que tienen objeto similar "*compra de combustible de aviación*", ejecutados entre las vigencias 2024 y 2026 de los cuales arrojó el siguiente resultado:

PRECIOS HISTÓTRICOS

LOTE	PUNTO DE ENTREGA	CTH 136962 / 161737	GAF 136964	TERPEL 161738 /136966
1	AEROPUERTO ANTONIO ROLDAN BETANCOURT - AL ALA - JET-A1 - APARTADÓ, ANTIOQUIA			$ 6.484,05
2	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 2 - GRANEL - AVGAS - APIAY , META		$ 4.239,24	
3	AEROPUERTO SANTIAGO PEREZ - AL ALA - JET-A1 - ARAUCA, ARAUCA			$ 5.078,53
4	AEROPUERTO YARIGUIES - AL ALA - JET-A1 - BARRANCABERMEJA, SANTANDER			$ 8.010,69
5	AEROPUERTO YARIGUIES - AL ALA - AVGAS - BARRANCABERMEJA, SANTANDER		$ 13.943,75	
6	AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ - AL ALA - AVGAS - BARRANQUILLA, ATLANTICO		$ 10.354,60	
7	GRUPO AERONAVAL DEL CARIBE - GANCA - GRANEL - JET-A1 - BARRANQUILLA, ATLÁNTICO		$ 3.538,97	
8	AEROPUERTO EL DORADO - AL ALA - JET-A1 - BOGOTÁ D.C., BOGOTÁ D.C.		$ 3.260,69	
9	GUAYMARAL - DIRECCIÓN DE ANTINARCÓTICOS AVIACIÓN POLICÍA NACIONAL - GRANEL - JET-A1 - BOGOTÁ D.C., BOGOTÁ D.C.			
10	COMANDO AÉREO DE TRANSPORTE MILITAR CATAM - AEROPUERTO EL DORADO - GRANEL - JET-A1 - BOGOTÁ D.C., BOGOTÁ D.C.			$ 1.876,16
11	AEROPUERTO PALONEGRO - AL ALA - JET-A1 - BUCARAMANGA, SANTANDER		$ 3.613,10	
12	AEROPUERTO PALONEGRO - AL ALA - AVGAS - BUCARAMANGA, SANTANDER		$ 3.613,10	
13	AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGON - AL ALA - JET-A1 - CALI, VALLE DEL CAUCA			$ 2.423,28
14	ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN - EMAVI - GRANEL - JET-A1 - CALI, VALLE DEL CAUCA		$ 1.744,97	
15	AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ - AL ALA - JET-A1 - CARTAGENA, BOLIVAR			$ 2.439,32
16	AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ - AL ALA - AVGAS - CARTAGENA,		$ 8.534,36	

	BOLIVAR			
17	AEROPUERTO CAMILO DAZA - AL ALA - JET-A1 - CÚCUTA, NORTE DE SANTANDER		$ 3.689,52	
18	AEROPUERTO SANTIAGO VILA - AL ALA - JET-A1 - FLANDES, TOLIMA		$ 10.837,03	
19	AEROPUERTO SANTIAGO VILA - AL ALA - AVGAS - FLANDES, TOLIMA		$ 10.371,71	
20	FUERTE MILITAR LARANDIA - GRANEL - JET-A1 - FLORENCIA, CAQUETÁ		$ 4.183,35	
21	GRUPO AÉREO DEL AMAZONAS GAAMA - GRANEL - JET-A1 - LETICIA, AMAZONAS			$ 14.431,88
22	COMANDO AÉREO DE MANTENIMIENTO - CAMAN - GRANEL - JET-A1 - MADRID, CUNDINAMARCA		$ 3.447,73	
23	ESCUELA DE AVIACIÓN POLICIAL - GRANEL - JET-A1 - MARIQUITA, TÓLIMA		$ 2.641,40	
24	AEROPUERTO OLAYA HERRERA - AL ALA - JET-A1 - MEDELLIN, ANTIOQUIA			$ 2.758,72
25	AEROPUERTO OLAYA HERRERA - AL ALA - AVGAS - MEDELLIN, ANTIOQUIA		$ 9.081,80	
26	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 4 - GRANEL - JET-A1 - MELGAR, TÓLIMA		$ 1.633,20	
27	AEROPUERTO LOS GARZONES - AL ALA - AVGAS - MONTERÍA, CÓRDOBA		$ 9.832,25	
28	AEROPUERTO LOS GARZONES - AL ALA - JET-A1 - MONTERÍA, CORDOBA			$ 5.206,86
29	AEROPUERTO MATECAÑA - AL ALA - AVGAS - PEREIRA, RISARALDA		$ 7.569,50	
30	AEROPUERTO MATECAÑA - AL ALA - JET-A1 - PEREIRA, RISARALDA			$ 3.597,47
31	BATALLÓN DE MANIOBRA DE AVIACIÓN NO. 3 "TE. EDUARDO VILLAMIL BERMÉO" - GRANEL - JET-A1 - POPAYÁN, CAUCA		$ 3.212,79	
32	URIBIA AEROPUERTO PUERTO BOLÍVAR - GRANEL - JET-A1 - PUERTO BOLIVAR, LA GUAJIRA			$ 2.953,37
33	UNIDAD MILITAR VELASQUEZ - GRANEL - AVGAS - PUERTO BOYACÁ, BOYACÁ		$ 5.047,85	
34	PUERTO LEGUIZAMO - AL ALA - JET-A1 - PUERTO LEGUIZAMO, PUTUMAYO		$ 31.291,90	
35	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 1 - CACOM-1 - GRANEL - AVGAS - PUERTO SALGAR, CUNDINAMARCA		$ 3.655,30	
36	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 1 - CACOM-1 - GRANEL - JET-A1 - PUERTO SALGAR, CUNDINAMARCA	$ 1.162,08		
37	BATALLÓN DE SERVICIOS NO. 15 BASE MILITAR EL CARAÑO - GRANEL - JET-A1 - QUIBDÓ, CHOCÓ		$ 5.724,17	
38	RIONEGRO - AL ALA - AVGAS - RIONEGRO, ANTIOQUIA		$ 3.570,14	
39	RIONEGRO - AL ALA - JET-A1 - RIONEGRO, ANTIOQUIA			$ 3.570,14
40	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 5 - CACOM-5 - GRANEL - JET-A1 - RIONEGRO, ANTIOQUIA			$ 1.300,00
41	AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA - AL ALA - JET-A1 - SAN ANDRÉS, SAN ANDRES Y PROVIDENCIA		$ 7.043,73	
42	BATALLÓN DE APOYO Y SERVICIOS NO. 22 - GRANEL - JET-A1 - SAN JOSÉ DEL GUAVIARE, GUAVIARE		$ 3.816,11	
43	AEROPUERTO SIMON BOLIVAR - AL ALA - JET-A1 - SANTA MARTA, MAGDALENA			$ 3.226,57
44	AEROPUERTO SIMON BOLIVAR - AL ALA - AVGAS - SANTA MARTA, MAGDALENA		$ 8.597,09	
45	FUERTE MILITAR DE TOLEMAIDA - GRANEL - JET-A1 - TOLEMAIDA, TOLIMA		$ 2.244,50	
46	PRIMERA BRIGADA DEL EJÉRCITO / AEROPOUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA - GRANEL - JET-A1 - TUNJA, BOYACÁ			
47	AEROPUERTO ALFONSO LOPEZ PUMAREJO - AL ALA - JET-A1 - VALLEDUPAR, CESAR			$ 6.691,37
48	AEROPUERTO ALFONSO LOPEZ PUMAREJO - AL ALA - AVGAS - VALLEDUPAR, CESAR		$ 11.852,08	
49	AEROPUERTO VANGUARDIA - AL ALA - JET-A1 - VILLAVICENCIO, META			$ 5.076,06
50	AEROPUERTO VANGUARDIA - AL ALA - AVGAS - VILLAVICENCIO, META		$ 10.132,20	

51	AEROPUERTO EL ALCARAVAN - AL ALA - JET-A1 - YOPAL, CASANARE		$ 8.736,23	
52	AEROPUERTO HACARITAMA - AL ALA - JET-A1 - AGUACHICA, CESAR	$ 5.122,26		
53	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 2 - GRANEL - JET-A1 - APIAY, META	$ 1.185,96		
54	AEROPUERTO SANTIAGO PEREZ - AL ALA - AVGAS - ARAUCA, ARAUCA	$ 10.433,61		
55	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 3 - GRANEL - JET-A1 - BARRANQUILLA, ATLÁNTICO	$ 1.277,31		
56	ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN - EMAVI - GRANEL - AVGAS - CALI, VALLE DEL CAUCA	$ 3.796,25		
57	CUMARIBO - AL ALA - AVGAS - CUMARIBO, VICHADA	$ 8.717,31		
58	CUMARIBO - AL ALA - JET-A1 - CUMARIBO, VICHADA	$ 8.717,31		
59	AEROPUERTO JAVIER NOREÑA VALENCIA - AL ALA - JET-A1 - LA MACARENA, META	$ 11.339,04		
60	LA URIBE - AL ALA - JET-A1 - LA URIBE, META	$ 9.374,25		
61	ESCUELA DE AVIACIÓN POLICIAL - GRANEL - AVGAS - MARIQUITA, TÓLIMA	$ 3.081,38		
62	AEROPUERTO FABIO LEON BENTLEY - AL ALA - AVGAS - MITÚ, VAUPÉS	$ 22.798,08		
63	AEROPUERTO FABIO LEON BENTLEY - AL ALA - JET-A1 - MITÚ, VAUPÉS	$ 22.798,08		
64	PUERTO INÍRIDA - AL ALA - AVGAS - PUERTO INÍRIDA, GUAINÍA	$ 23.736,23		
65	PUERTO INÍRIDA - AL ALA - JET-A1 - PUERTO INÍRIDA, GUAINÍA	$ 23.736,23		
66	AEROPUERTO JORGE ENRIQUE GONZALEZ - AL ALA - AVGAS - SAN JOSÉ DEL GUAVIARE, GUAVIARE	$ 10.728,15		
67	AEROPUERTO EDUARDO FALLA SOLANO - AL ALA - JET-A1 - SAN VICENTE DEL CAGUÁN, CAQUETÁ	$ 7.362,19		
68	AEROPUERTO LOS COLONIZADORES - AL ALA - JET-A1 - SARAVENA, ARAUCA	$ 8.717,31		
69	AEROPUERTO GABRIEL VARGAS SANTOS - AL ALA - JET-A1 - TAME, ARAUCA	$ 8.717,31		
70	AEROPUERTO CANANGUCHAL - AL ALA - JET-A1 - VILLAGARZÓN, PUTUMAYO	$ 8.045,81		
71	GRUPO AÉREO DEL CASANARE - GACAS - GRANEL - JET-A1 - YOPAL, CASANARE	$ 2.228,27		

PRECIOS DE REFERENCIA MARGEN DE COMERCIALIZACION POR LOTE

LOTE	PUNTO DE ENTREGA	MARGEN DE COMERCIALIZACIÓN ESTIMADO
1	AEROPUERTO ANTONIO ROLDAN BETANCOURT - AL ALA - JET-A1 - APARTADÓ, ANTIOQUIA	$10.371,00
2	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 2 - GRANEL - AVGAS - APIAY , META	$6.023,00
3	AEROPUERTO SANTIAGO PEREZ - AL ALA - JET-A1 - ARAUCA, ARAUCA	$9.920,00
4	AEROPUERTO YARIGUIES - AL ALA - JET-A1 - BARRANCABERMEJA, SANTANDER	$12.865,00
5	AEROPUERTO YARIGUIES - AL ALA - AVGAS - BARRANCABERMEJA, SANTANDER	$15.589,00
6	AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ - AL ALA - AVGAS - BARRANQUILLA, ATLANTICO	$9.737,00
7	GRUPO AERONAVAL DEL CARIBE - GANCA - GRANEL - JET-A1 - BARRANQUILLA, ATLÁNTICO	$5.355,00
8	AEROPUERTO EL DORADO - AL ALA - JET-A1 - BOGOTÁ D.C., BOGOTÁ D.C.	$3.886,00
9	GUAYMARAL - DIRECCIÓN DE ANTINARCÓTICOS AVIACIÓN POLICÍA NACIONAL - GRANEL - JET-A1 - BOGOTÁ D.C., BOGOTÁ D.C.	$4.258,00
10	COMANDO AÉREO DE TRANSPORTE MILITAR CATAM - AEROPUERTO EL DORADO - GRANEL - JET-A1 - BOGOTÁ	$3.737,00

	D.C., BOGOTÁ D.C.	
11	AEROPUERTO PALONEGRO - AL ALA - JET-A1 - BUCARAMANGA, SANTANDER	$7.257,00
12	AEROPUERTO PALONEGRO - AL ALA - AVGAS - BUCARAMANGA, SANTANDER	$7.647,00
13	AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGON - AL ALA - JET-A1 - CALI, VALLE DEL CAUCA	$5.816,00
14	ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN - EMAVI - GRANEL - JET-A1 - CALI, VALLE DEL CAUCA	$4.084,00
15	AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ - AL ALA - JET-A1 - CARTAGENA, BOLIVAR	$5.443,00
16	AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ - AL ALA - AVGAS - CARTAGENA, BOLIVAR	$8.254,00
17	AEROPUERTO CAMILO DAZA - AL ALA - JET-A1 - CÚCUTA, NORTE DE SANTANDER	$7.586,00
18	AEROPUERTO SANTIAGO VILA - AL ALA - JET-A1 - FLANDES, TOLIMA	$14.419,00
19	AEROPUERTO SANTIAGO VILA - AL ALA - AVGAS - FLANDES, TOLIMA	$13.686,00
20	FUERTE MILITAR LARANDIA - GRANEL - JET-A1 - FLORENCIA, CAQUETÁ	$6.341,00
21	GRUPO AÉREO DEL AMAZONAS GAAMA - GRANEL - JET-A1 - LETICIA, AMAZONAS	$16.666,00
22	COMANDO AÉREO DE MANTENIMIENTO - CAMAN - GRANEL - JET-A1 - MADRID, CUNDINAMARCA	$3.928,00
23	ESCUELA DE AVIACIÓN POLICIAL - GRANEL - JET-A1 - MARIQUITA, TÓLIMA	$4.650,00
24	AEROPUERTO OLAYA HERRERA - AL ALA - JET-A1 - MEDELLIN, ANTIOQUIA	$6.171,00
25	AEROPUERTO OLAYA HERRERA - AL ALA - AVGAS - MEDELLIN, ANTIOQUIA	$8.879,00
26	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 4 - GRANEL - JET-A1 - MELGAR, TÓLIMA	$4.249,00
27	AEROPUERTO LOS GARZONES - AL ALA - AVGAS - MONTERÍA, CÓRDOBA	$10.955,00
28	AEROPUERTO LOS GARZONES - AL ALA - JET-A1 - MONTERÍA, CORDOBA	$9.126,00
29	AEROPUERTO MATECAÑA - AL ALA - AVGAS - PEREIRA, RISARALDA	$8.806,00
30	AEROPUERTO MATECAÑA - AL ALA - JET-A1 - PEREIRA, RISARALDA	$7.261,00
31	BATALLÓN DE MANIOBRA DE AVIACIÓN NO. 3 "TE. EDUARDO VILLAMIL BERMÉO" - GRANEL - JET-A1 - POPAYÁN, CAUCA	$6.251,00
32	URIBIA AEROPUERTO PUERTO BOLÍVAR - GRANEL - JET-A1 - PUERTO BOLIVAR, LA GUAJIRA	$7.239,00
33	UNIDAD MILITAR VELASQUEZ - GRANEL - AVGAS - PUERTO BOYACÁ, BOYACÁ	$7.049,00
34	PUERTO LEGUIZAMO - AL ALA - JET-A1 - PUERTO LEGUIZAMO, PUTUMAYO	$27.401,00
35	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 1 - CACOM-1 - GRANEL - AVGAS - PUERTO SALGAR, CUNDINAMARCA	$7.152,00
36	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 1 - CACOM-1 - GRANEL - JET-A1 - PUERTO SALGAR, CUNDINAMARCA	$4.358,00
37	BATALLÓN DE SERVICIOS NO. 15 BASE MILITAR EL CARAÑO - GRANEL - JET-A1 - QUIBDÓ, CHOCÓ	$6.802,00
38	RIONEGRO - AL ALA - AVGAS - RIONEGRO, ANTIOQUIA	$7.634,00
39	RIONEGRO - AL ALA - JET-A1 - RIONEGRO, ANTIOQUIA	$5.779,00
40	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 5 - CACOM-5 - GRANEL - JET-A1 - RIONEGRO, ANTIOQUIA	$4.061,00
41	AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA - AL ALA - JET-A1 - SAN ANDRÉS, SAN ANDRES Y PROVIDENCIA	$10.150,00
42	BATALLÓN DE APOYO Y SERVICIOS NO. 22 - GRANEL -	$5.890,00

	JET-A1 - SAN JOSÉ DEL GUAVIARE, GUAVIARE	
43	AEROPUERTO SIMON BOLIVAR - AL ALA - JET-A1 - SANTA MARTA, MAGDALENA	$5.855,00
44	AEROPUERTO SIMON BOLIVAR - AL ALA - AVGAS - SANTA MARTA, MAGDALENA	$9.098,00
45	FUERTE MILITAR DE TOLEMAIDA - GRANEL - JET-A1 - TOLEMAIDA, TOLIMA	$4.078,00
46	PRIMERA BRIGADA DEL EJÉRCITO / AEROPOUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA - GRANEL - JET-A1 - TUNJA, BOYACÁ	$5.980,00
47	AEROPUERTO ALFONSO LOPEZ PUMAREJO - AL ALA - JET-A1 - VALLEDUPAR, CESAR	$11.109,00
48	AEROPUERTO ALFONSO LOPEZ PUMAREJO - AL ALA - AVGAS - VALLEDUPAR, CESAR	$13.747,00
49	AEROPUERTO VANGUARDIA - AL ALA - JET-A1 - VILLAVICENCIO, META	$8.983,00
50	AEROPUERTO VANGUARDIA - AL ALA - AVGAS - VILLAVICENCIO, META	$11.726,00
51	AEROPUERTO EL ALCARAVAN - AL ALA - JET-A1 - YOPAL, CASANARE	$12.264,00
52	AEROPUERTO HACARITAMA - AL ALA - JET-A1 - AGUACHICA, CESAR	$5.359,00
53	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 2 - GRANEL - JET-A1 - APIAY, META	$4.577,00
54	AEROPUERTO SANTIAGO PEREZ - AL ALA - AVGAS - ARAUCA, ARAUCA	$11.033,00
55	COMANDO AÉREO DE COMBATE NO. 3 - GRANEL - JET-A1 - BARRANQUILLA, ATLÁNTICO	$4.852,00
56	ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN - EMAVI - GRANEL - AVGAS - CALI, VALLE DEL CAUCA	$5.420,00
57	CUMARIBO - AL ALA - AVGAS - CUMARIBO, VICHADA	$11.134,00
58	CUMARIBO - AL ALA - JET-A1 - CUMARIBO, VICHADA	$8.959,00
59	AEROPUERTO JAVIER NOREÑA VALENCIA - AL ALA - JET-A1 - LA MACARENA, META	$11.520,00
60	LA URIBE - AL ALA - JET-A1 - LA URIBE, META	$9.512,00
61	ESCUELA DE AVIACIÓN POLICIAL - GRANEL - AVGAS - MARIQUITA, TÓLIMA	$5.672,00
62	AEROPUERTO FABIO LEON BENTLEY - AL ALA - AVGAS - MITÚ, VAUPÉS	$23.739,00
63	AEROPUERTO FABIO LEON BENTLEY - AL ALA - JET-A1 - MITÚ, VAUPÉS	$23.049,00
64	PUERTO INÍRIDA - AL ALA - AVGAS - PUERTO INÍRIDA, GUAINÍA	$25.943,00
65	PUERTO INÍRIDA - AL ALA - JET-A1 - PUERTO INÍRIDA, GUAINÍA	$23.943,00
66	AEROPUERTO JORGE ENRIQUE GONZALEZ - AL ALA - AVGAS - SAN JOSÉ DEL GUAVIARE, GUAVIARE	$12.389,00
67	AEROPUERTO EDUARDO FALLA SOLANO - AL ALA - JET-A1 - SAN VICENTE DEL CAGUÁN, CAQUETÁ	$7.546,00
68	AEROPUERTO LOS COLONIZADORES - AL ALA - JET-A1 - SARAVENA, ARAUCA	$8.909,00
69	AEROPUERTO GABRIEL VARGAS SANTOS - AL ALA - JET-A1 - TAME, ARAUCA	$8.909,00
70	AEROPUERTO CANANGUCHAL - AL ALA - JET-A1 - VILLAGARZÓN, PUTUMAYO	$8.718,00
71	GRUPO AÉREO DEL CASANARE - GACAS - GRANEL - JET-A1 - YOPAL, CASANARE	$5.852,00

NOTA: Para efectos de la determinación de los precios de referencia se estimó el promedio de las diferentes fuentes de información (cotizaciones) y el precio histórico de las órdenes de compra

Análisis y conclusiones: De acuerdo con el estudio de mercado realizado y dada la información de los puntos cotizados en el estudio de mercado, la totalidad de los lotes presentan múltiple oferente.

Asimismo, es preciso aclarar, que el estudio de mercado es un ejercicio de carácter estadístico donde se toma una muestra aleatoria de proponentes con similares características para lograr una estimación del valor del futuro contrato. Teniendo en cuenta que es un ejercicio estadístico, la estimación del valor del contrato es una cifra aproximada con un margen de error como cualquier tendencia y no consulta factores subjetivos ni externalidades en el libre albedrio de un oferente para determinar estructura de costos y modalidades comerciales para lograr un precio por debajo del de su competencia, como ejemplo economías de escala logradas al repartir los costos fijos y la renta de capital.

Finalmente, los precios unitarios correspondientes al margen de comercialización contemplados en el presente estudio de mercado tienen carácter referencial. En consecuencia, cada oferente deberá calcular y estructurar su respectivo valor unitario por margen de comercialización, el cual, en todo caso, no podrá superar el precio unitario de referencia establecido por la Entidad, *so pena* de rechazo de la oferta.

3. ANÁLISIS FINANCIERO DEL SECTOR (INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES)

Con el fin de conocer las empresas que puedan ofrecer el servicio a contratar y su situación financiera y organizacional dentro del sector, se tomó una muestra de **131** empresas clasificadas en los Códigos CIIU **G4661** Comercio al por mayor de combustibles sólidos, líquidos, gaseosos y productos conexos, teniendo en cuenta que los indicadores financieros permitirán a la Administración medir o cuantificar la realidad económica y financiera de las personas jurídicas y naturales interesadas en participar en el proceso y su capacidad para asumir las diferentes obligaciones.

Los proponentes deberán cumplir con los requisitos mínimos, que demuestren la solidez financiera y económica, brindando la certeza de su estabilidad, permanencia, sostenibilidad económica, financiera y organizacional, lo cual incide directamente en el desarrollo óptimo del alcance del objeto a contratar.

Para el presente proceso de contratación se exigirán los indicadores establecidos en los numerales 3 y 4 del Artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto Reglamentario 1082 del 26 mayo de 2015.

Se realizó un análisis financiero tomando como base la información de 131 empresas del

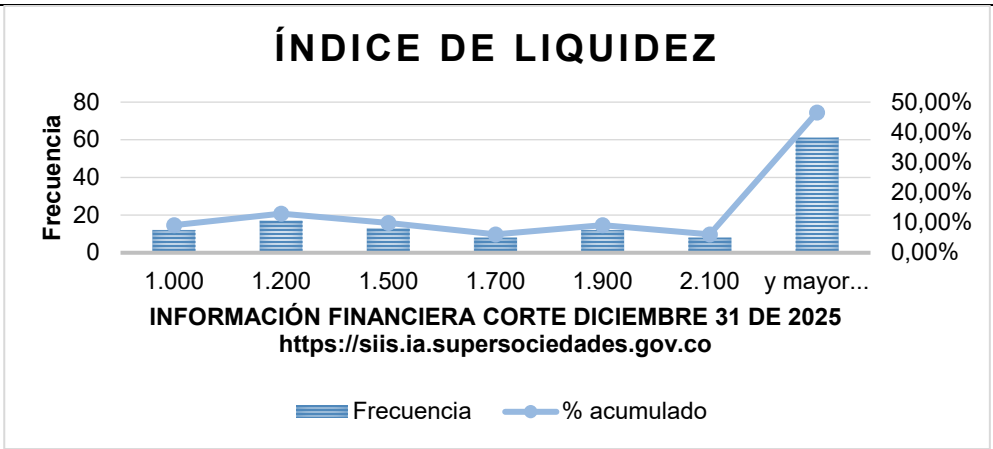
sector tomada de la base de datos del Sistema Integrado de Información Societaria de la Superintendencia de Sociedades. (ver archivo anexo – Indicadores 244), con el fin de determinar los requisitos de Capacidad financiera y Capacidad organizacional para el presente proceso.

MUESTRA GENERAL:	**131 empresas**
MIPYMES (*):	108 empresas
CIUDAD:	Nivel Nacional
CLASIFICACIÓN CIIU:	G4661
DESCRIPCIÓN UNSPSC:	Comercio al por mayor de combustibles sólidos, líquidos, gaseosos y productos conexos
INFORMACIÓN FINANCIERA:	Corte año 2025
MÉTODO ESTADÍSTICO UTILIZADO:	HISTOGRAMA
MÉTODO GRÁFICO:	HISTOGRAMA
FUENTE:	https://siis.ia.supersociedades.gov.co/#/

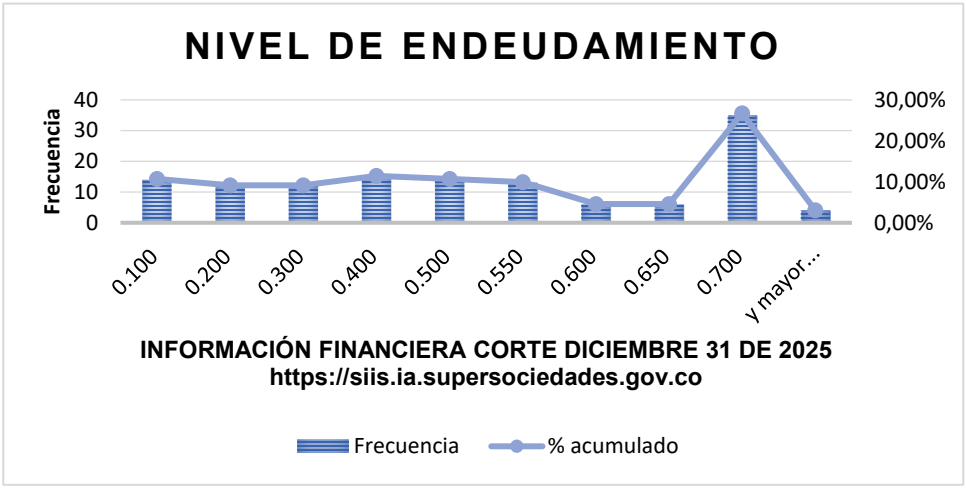
(*) Dando cumplimiento a lo establecido en la Ley 2069 del 31 de diciembre de 2020, Artículo 33. PROMOCIÓN DEL ACCESO DE LAS MIPYMES AL MERCADO DE COMPRAS PÚBLICAS, Numeral 1, según el cual, en el Análisis de Sector se deben identificar las MIPYMES que podrían ser potenciales proveedoras directas o indirectas del servicio objeto del presente proceso, con el fin de definir reglas que promuevan y faciliten su participación en el Proceso de Contratación; el análisis de los indicadores financieros para determinar los requisitos habilitantes financieros, se realiza sobre una muestra de 131 empresas, de las cuales 108 se encuentran clasificadas como MIPYMES, según la Clasificación por tamaño de empresa señalada en la base de datos del ***Sistema Integrado de Información Societaria de la Superintendencia de Sociedades****.*

Con el fin de determinar la solidez financiera de las empresas participantes y siguiendo la metodología recomendada por la Guía para la Elaboración de Estudios del Sector de Colombia Compra Eficiente, la cual sugiere utilizar medidas de tendencia central con el fin de caracterizar las variables financieras y poder definir en forma acertada los indicadores de capacidad financiera, se analizaron los siguientes indicadores financieros así:

Índice de Liquidez: acudiendo a la recomendación de Colombia Compra Eficiente, se realizó un análisis estadístico mediante un histograma, el cual arrojó una mayor frecuencia de datos de la muestra, por un valor mínimo de **1,5** para el indicador. Por consiguiente, se concluye que para este proceso los valores menores a este tendrían mayor probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones a corto plazo.

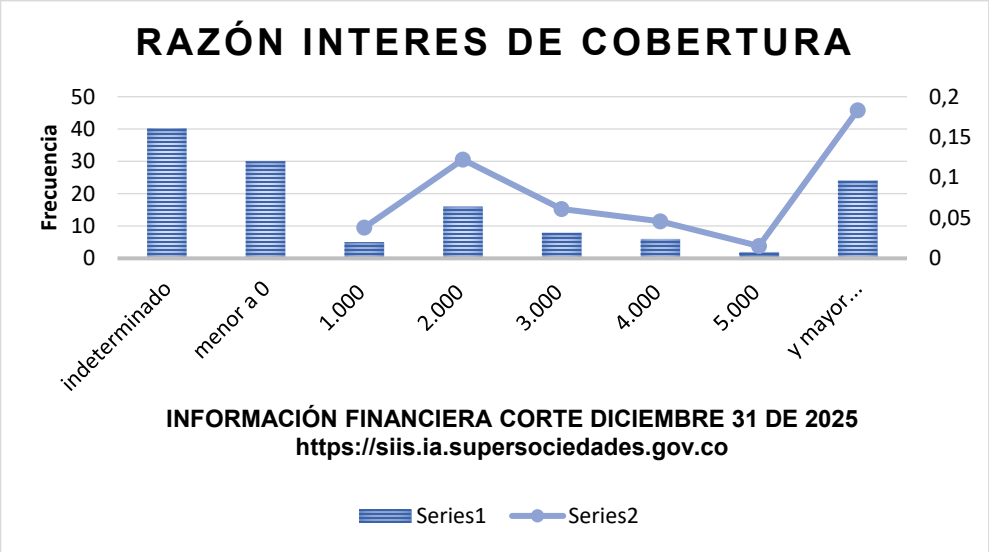


Índice de Endeudamiento: acudiendo a la recomendación de Colombia Compra Eficiente, se realizó un análisis estadístico mediante un histograma, el cual arrojó una frecuencia del 63% de datos de la muestra, por un valor máximo de **70%** para el indicador. Por consiguiente, se concluye que para este proceso los valores mayores a este indicador tendrían mayor probabilidad que el proponente incumpla con sus pasivos, por lo tanto, con el fin de realizar un proceso que garantice la selección de un proponente que cuente con solvencia financiera y pueda ejecutar el objeto contractual dentro de los términos establecidos, la Administración exigirá para este indicador un valor que garantice la pluralidad de proponentes y a su vez no ponga en riesgo el cumplimiento del objeto contractual.



Cobertura de Intereses: acudiendo a la recomendación de Colombia Compra Eficiente, se realizó un análisis estadístico mediante un histograma, el cual arrojó una mayor frecuencia de datos de la muestra, por un valor mínimo de **2** para el indicador. Mediante el análisis de este indicador se pretende evaluar el equilibro de los flujos de caja generados y se considera como una referencia adecuada para determinar la capacidad del proponente de cumplir con sus

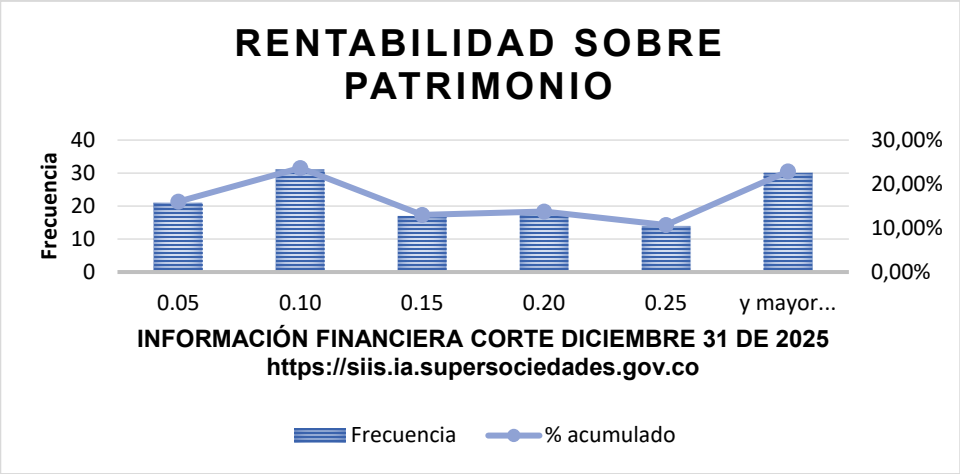
obligaciones financieras; por lo tanto, un menor valor a este, refleja que el Proponente no tiene el flujo de caja necesario para atender sus obligaciones financieras y representaría un elevado riesgo para la ejecución del Contrato.



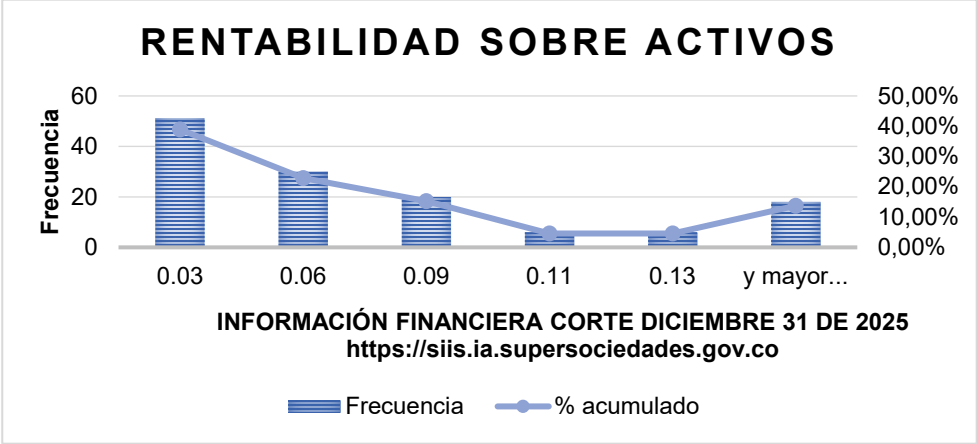
- **Perspectiva organizacional:**

La capacidad organizacional es la aptitud de un proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato en función de su organización interna. El Decreto 1082 de 2015 definió los indicadores de rentabilidad para medir la capacidad organizacional de un proponente, teniendo en cuenta que está bien organizado cuando es rentable.

Rentabilidad del Patrimonio: acudiendo a la recomendación de Colombia Compra Eficiente, se realizó un análisis estadístico mediante un histograma, el cual arrojó una mayor frecuencia de datos de la muestra, por un valor mínimo de **0,10** para el indicador. Por consiguiente, se concluye que para este proceso los valores menores a este indicarán una menor rentabilidad por parte de los accionistas y una menor capacidad organizacional del proponente.



Rentabilidad del Activo: acudiendo a la recomendación de Colombia Compra Eficiente, se realizó un análisis estadístico mediante un histograma, el cual arrojó una mayor frecuencia de datos de la muestra, por un valor mínimo de **0,06** para el indicador. Por consiguiente, se concluye que los valores menores a este indicarán una menor rentabilidad del negocio y una menor capacidad organizacional del proponente.



4. ESTUDIO DE LA DEMANDA

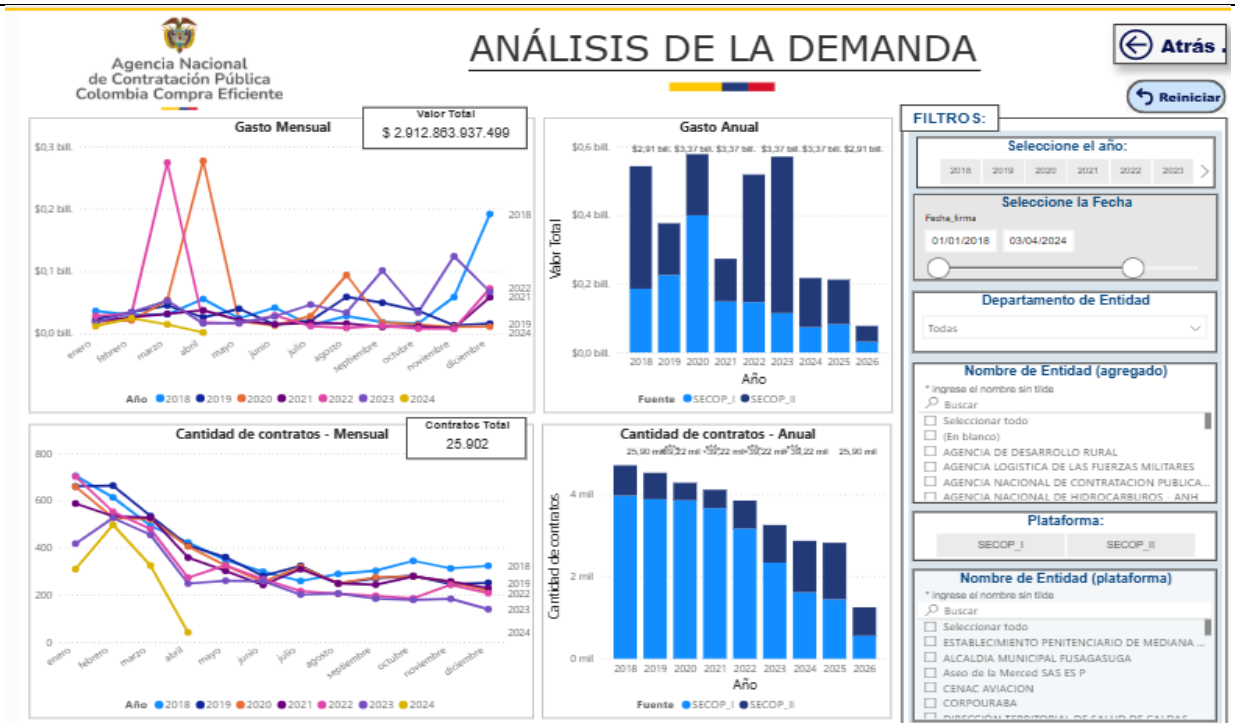
4.1 ¿CÓMO HA ADQUIRIDO LA ENTIDAD ESTATAL EN EL PASADO EL BIEN, OBRA Y/O SERVICIO?

Teniendo en cuenta que por el tipo de modalidad de entrega del producto (granel y en EDS), y ubicación de los puntos, no han sido incluidos en el acuerdo marco, en años anteriores la Fuerza Aeroespacial Colombiana ha suministrado combustible en estos puntos con los procesos de contratación que se relacionan a continuación:

Proceso	OC 136966	OC 136964	OC 161738	OC 161737
Plazo en días	**46 (Meses)**	**46 (Meses)**	**7 (Meses)**	**6 (Meses)**
Modalidad de selección	Orden de Compra – Acuerdo Marco	Orden de Compra – Acuerdo Marco	Orden de Compra – Acuerdo Marco	Orden de Compra – Acuerdo Marco
Objeto del contrato	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACION PARA LAS AERONAVES DE LA FUERZA PUBLICA, DEL ESTADO Y DEMAS ENTIDADES CON LAS CUALES SE TENGAN CONVENIOS, CONTRATOS, ACUERDOS O QUE PRESTEN SUS SERVICIOS O ESTEN EN CUMPLIMIENTO DE ALGUNA MISION EN APOYO A LA FUERZA PUBLICA, PARA SER ENTREGADO DONDE LA FUERZA AEREA LO REQUIERA, O DE CONFORMIDAD CON EL ANEXO TECNICO	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN PARA LAS AERONAVES DE LA FUERZA PÚBLICA, DEL ESTADO, DE CONFORMIDAD CON EL ANEXO TÉCNICO	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN PARA LAS AERONAVES DE LA FUERZA PÚBLICA, QUE REALIZAN OPERACIONES EN LAS UNIDADES AÉREAS DEL ESTADO Y DEMÁS ENTIDADES CON LAS CUALES SE TENGAN CONVENIOS, CONTRATOS, ACUERDOS O QUE PRESTEN SUS SERVICIOS O ESTÉN EN CUMPLIMIENTO DE ALGUNA MISIÓN EN APOYO A LA FUERZA PÚBLICA, PARA SER ENTREGADO DONDE LA FUERZA AEROESPACIAL LO REQUIERA, DE CONFORMIDAD CON EL ANEXO TÉCNICO. – Evento 208595	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN PARA LAS AERONAVES DE LA FUERZA PÚBLICA, QUE REALIZAN OPERACIONES EN LAS UNIDADES AÉREAS DEL ESTADO Y DEMÁS ENTIDADES CON LAS CUALES SE TENGAN CONVENIOS, CONTRATOS, ACUERDOS O QUE PRESTEN SUS SERVICIOS O ESTÉN EN CUMPLIMIENTO DE ALGUNA MISIÓN EN APOYO A LA FUERZA PÚBLICA, PARA SER ENTREGADO DONDE LA FUERZA AEROESPACIAL LO REQUIERA, DE CONFORMIDAD CON EL ANEXO TÉCNICO.

Contratista	COMBUSTIBLES Y TRANSPORTES HERNANDEZ GLOBE AIR FUEL SAS WORLD FUEL SERVICES COMPANY LLC FASTER FUEL SAS ENERGIZAR S.A.S. .	GLOBE AIR FUEL SAS	ORGANIZACIÓN TERPEL S.A	COMBUSTIBLES Y TRANSPORTES HERNANDEZ
Cantidad Adquirida	Global	Global	Global	Global
Unidad de medida	Global	Global	Global	Global
Valor unitario (indicar si es incluido IVA o no)	$88.207.658.009,70	$27,996,377,560	$3,000,000,000	$10,215,000,000
Valor total (indicar si es incluido IVA o no)	$88.207.658.009,70	$27,996,377,560	$3,000,000,000	$10,215,000,000
Forma de pago	Pago por consumo efectivamente ejecutado,	Pago por consumo efectivamente ejecutado,	Pago por consumo efectivamente ejecutado, con facturación periódica conforme a las reglas del Acuerdo Marco	Pago por consumo efectivamente ejecutado, con facturación periódica conforme a las reglas del Acuerdo Marco
Lugar de entrega	De acuerdo a puntos en Anexo Técnico	De acuerdo a puntos en Anexo Técnico	De acuerdo a puntos en Anexo Técnico	De acuerdo a puntos en Anexo Técnico
Presentó incumplimiento	**NO**	**NO**	**NO**	**NO**

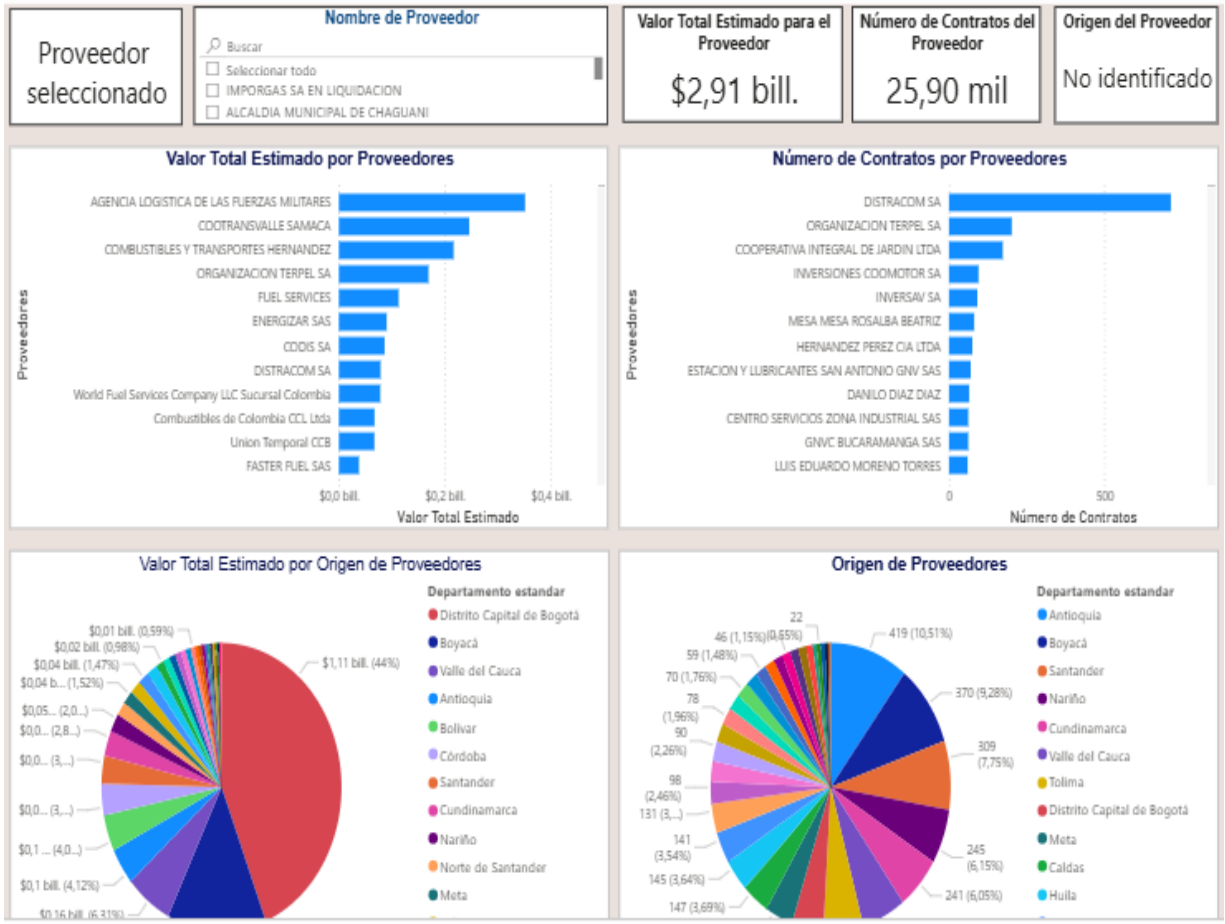
4.2 ¿CÓMO ADQUIEREN LAS ENTIDADES ESTATALES Y LAS EMPRESAS PRIVADAS EL BIEN, OBRA Y/O SERVICIO?



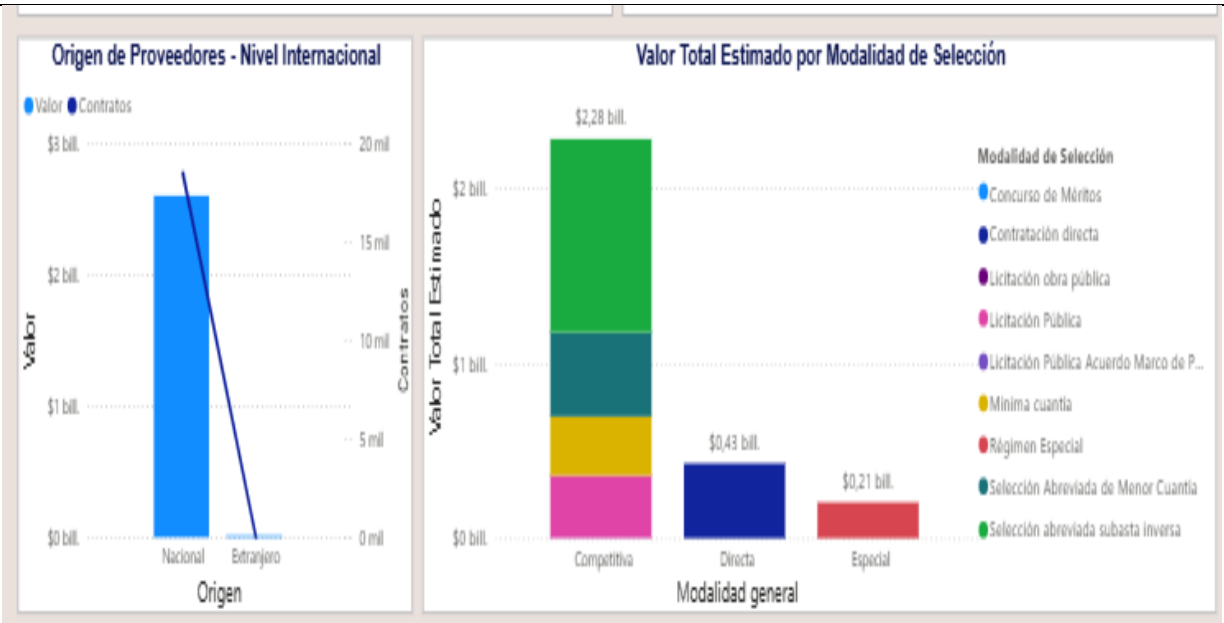
La gráfica muestra que el servicio objeto de estudio presenta recurrencia en la contratación por parte de diversas entidades públicas, evidenciando que se trata de una necesidad operativa constante dentro del sector estatal, asociada al consumo de combustible, lo cual confirma su carácter esencial y permanente.



El comportamiento del valor contratado en los últimos periodos refleja estabilidad relativa con variaciones moderadas acordes con ajustes presupuestales y actualización de costos, sin incrementos atípicos que indiquen distorsiones del mercado, lo que permite prever condiciones económicas razonablemente estables para la estructuración del proceso.



La frecuencia de contratación por parte de las entidades evidencia periodicidad anual o semestral, lo que confirma que el consumo de combustible no es eventual sino estructural dentro del funcionamiento institucional.



El análisis comparativo muestra que la participación de la entidad objeto de estudio frente al total del mercado es proporcional y coherente con su naturaleza funcional, sin representar una presión dominante sobre la oferta, lo cual indica que la contratación proyectada se encuentra alineada con el comportamiento sectorial.

Se concluye que el consumo de combustible constituye una necesidad recurrente y estructural en el sector público, con comportamiento estable en términos de frecuencia y valor contratado, lo que demuestra que la contratación proyectada por la Fuerza Aeroespacial Colombiana se encuentra debidamente justificada, responde a una demanda institucional real y se ajusta a las dinámicas históricas del mercado estatal.

4.2.1 Procesos objetos similares:

De acuerdo con la verificación efectuada en SECOP II, otras entidades estatales han adquirido servicios con objetos similares en cuanto a servicio de mantenimiento, de la siguiente manera:

Entidad	*EJERCITO NACIONAL*	*COMANDO ARMADA NACIONAL*	*DIRECCION DE ANTINARCOTICOS POLICIA NACIONAL*
Plazo en días	8 Meses	4 meses	7 meses
Modalidad de selección	Orden de compra OC 157399	Orden de compra OC 141361	Orden de compra OC 79305

Objeto del contrato	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN TIPO JET A-1 PARA LAS AERONAVES DEL EJÉRCITO NACIONAL, AERONAVES ESTATALES QUE POR INTERMEDIO DE COOPERACIÓN ASÍ LO REQUIERAN, Y AERONAVES CIVILES QUE PRESTEN SUS SERVICIOS A LA DIVISIÓN DE AVIACIÓN ASALTO AÉREO MEDIANTE CONTRATOS DE HORAS RENTADAS O EN CUMPLIMIENTO DE ALGUNA MISIÓN DE APOYO AL EJÉRCITO NACIONAL, CON APALANCAMIENTO VIGENCIA 2025 Y VIGENCIA FUTURA 2026	ADQUISICIÓN DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN. A TRAVÉS DE ACUERDO MARCO DE PRECIOS DE COLOMBIA COMPRA EFICIENTE	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN PARA LAS AERONAVES DE LA POLICIA NACIONAL O AL SERVICIO DE LA MISMA
Contratista	WORLD FUEL SERVICES COMPANY	GLOBE AIR FUEL S.A.S	FASTER FUEL SAS
Cantidad Adquirida	Global	Global	Global
Unidad de medida	Global	Global	Global
Valor unitario (indicar si es incluido IVA o no)	$415.980.452,06	$815.975.771,34	$858.756.895,90
Valor total (indicar si es incluido IVA o no)	$415.980.452,06	$815.975.771,34	$858.756.895,90
Forma de pago	Previa facturación de acuerdo a PAC	Previa facturación de acuerdo a PAC	Previa facturación de acuerdo a PAC
Lugar de entrega	Bogotá DC	Bogotá DC	Bogotá DC
Presentó incumplimiento	NO	NO	NO

Fuente: https://operaciones.colombiacompra.gov.co/tienda-virtual-del-estado-colombiano/ordenes-compra

5. CONCLUSIONES

Teniendo en cuenta que el factor de selección para la presente modalidad es el menor precio ofertado al final de la subasta, se concluye que la disponibilidad presupuestal estimada para el presente proceso, correspondiente a la suma de **CUARENTA Y SEIS MIL QUINIENTOS NOVENTA MILLONES OCHOCIENTOS VEINTE MIL CUATROCIENTOS VEINTIDÓS CON CERO CENTAVOS. ($46.590.820.422,00**), es necesario para cubrir al máximo la necesidad de consumo de combustible JET A-1 y AVGAS para la Fuerza Aeroespacial Colombiana.

Para efectos de la determinación de los precios de referencia se estimó el promedio de las diferentes fuentes de información (cotizaciones) y el precio histórico de las ordenes de compra. Ver anexo (Puntos V2)

Por lo expuesto, teniendo en cuenta que la necesidad presupuestal estimada del presente proceso es superior al presupuesto asignado al proceso, al momento de la adjudicación se contrastará con la necesidad de consumo por puntos de tanqueo a fin de determinar el cubrimiento real de la necesidad

Nota: Los precios unitarios contemplados en el presente estudio de mercado son de referencia, por lo tanto, el valor unitario por elemento contemplado en la oferta económica no podrá superar el precio unitario de referencia.

FIRMAS:

MY, JAVIER FELIPE URBANO JURADO	AS WILSON ERNESTO ACUÑA PINZON
Comité Estructurador Técnico	**Comité Estructurador Económico**
ABG. LUZ MARIANNA ARCINIEGAS CASTILLO	
Comité Estructurador Jurídico	

FUENTES:

[1] "**ARTÍCULO 2.2.1.1.1.6.1. Deber de análisis de las Entidades Estatales.** La Entidad Estatal debe hacer, durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de Riesgo. La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso.
ARTÍCULO 2.2.1.1.1.6.2. Determinación de los Requisitos Habilitantes. La Entidad Estatal debe establecer los requisitos habilitantes en los pliegos de condiciones o en la invitación, teniendo en cuenta: (a) el Riesgo del Proceso de Contratación; (b) el valor del contrato objeto del Proceso de Contratación; (c) el análisis del sector económico respectivo; y (d) el conocimiento de fondo de los posibles oferentes desde la perspectiva comercial. La Entidad Estatal no debe limitarse a la aplicación mecánica de fórmulas financieras para verificar los requisitos habilitantes (…)"
[2] ***Artículo 2.1.4.3.2.1. Prevención de corrupción en la contratación pública.*** *Las entidades mencionadas en el artículo 2.1.4.3.1.2 del presente decreto, sin perjuicio de las demás obligaciones legales y reglamentarias, deberán garantizar las siguientes acciones en el desarrollo y la gestión contractual a su cargo:* (…) *c)* ***Fortalecer los análisis de mercado para la fijación objetiva de precios.*** *En la elaboración del análisis de mercado para fijar los precios, deberán realizarse estudios públicos y abiertos, que permitan un análisis comparativo de los precios de referencia para alcanzar valores de mercado favorables y mayor eficiencia en el gasto. En esa medida, y con el fin de mitigar sobrecostos, en la definición de presupuestos a partir de cotizaciones no se podrán realizar consultas cerradas ni direccionadas a grupos reducidos de empresas y se verificará la ausencia de inhabilidades e incompatibilidades de las empresas que coticen. En todo caso, en los documentos del proceso debe quedar constancia del proceso que permitió la determinación del precio, el mecanismo seleccionado para fijarlo y la justificación de esa elección.*