



FOMDETPACIFICO
LABRAMOS EN PRO DE NUESTRA GENTE
NIT: 901705454-5

ANÁLISIS DEL SECTOR Y ESTUDIO DE MERCADO

Proceso: LICITACIÓN PÚBLICA	Consecutivo del Proceso: FOMDETP-LP-OP-006-2026	Clase de Contrato: OBRA PÚBLICA
Modalidad: LICITACIÓN PÚBLICA		Sector: INFRAESTRUCTURA FLUVIAL
Objeto: «MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD FLUVIAL MEDIANTE LA RECUPERACIÓN DE OCHO (08) ESTEROS EN EL MUNICIPIO DE BAJO BAUDÓ, CHOCÓ»; de conformidad con las especificaciones técnicas, financieras, ambientales y jurídicas del Proyecto de Inversión Pública (PIP) con código BPIN N.º 202600000017308.		

1. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

1.1. CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR ECONÓMICO

El objeto del presente proceso se ubica en el sector de la construcción y mantenimiento de obras de ingeniería civil, particularmente en el subsector de infraestructura fluvial y vías de navegación. La intervención no corresponde a un servicio ordinario de aseo, jardinería o simple recolección de residuos, sino a una obra pública orientada a recuperar las condiciones de operación y seguridad de corredores fluviales mediante actividades técnicamente coordinadas de rocería, corte de árboles y raíces, picada de troncos, destronque y retiro de palizadas, disposición del material vegetal, señalización fluvial e instalación de faros de aproximación.

Desde la perspectiva económica, el mercado está integrado por empresas constructoras, firmas de ingeniería, personas naturales y estructuras plurales con capacidad para ejecutar obras de ingeniería civil en cuerpos de agua y corredores de transporte, así como por proveedores especializados en logística fluvial, alquiler y operación de embarcaciones, equipos de corte e izaje, fabricación e instalación de señalización y sistemas fotovoltaicos.

La naturaleza del proyecto exige combinar capacidad de obra civil con una logística fluvial especializada. Los ocho (8) esteros se encuentran distribuidos en diferentes sectores del municipio de Bajo Baudó y presentan condiciones de acceso, clima, mareas, corrientes, vegetación y operación que inciden directamente en los rendimientos, la movilización y el costo de ejecución.

1.2. CLASIFICACIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS

De conformidad con la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas – CIIU Rev. 4 A.C., adaptada para Colombia por el DANE, la actividad principal asociada al objeto contractual corresponde a la Sección F – Construcción, División 42 – Obras de ingeniería civil y, especialmente, a la clase 4290 – Construcción de otras obras de ingeniería civil.

La clase 4290 comprende expresamente la construcción, conservación y reparación de vías de navegación, obras portuarias y fluviales, puertos deportivos, esclusas, represas y diques, así como el dragado de vías de navegación. Esta clasificación resulta materialmente compatible con el proyecto, cuya finalidad es recuperar la funcionalidad de ocho corredores fluviales mediante mantenimiento, limpieza, destronque y señalización.

En forma complementaria pueden concurrir actividades económicas relacionadas con servicios de apoyo, transporte fluvial, alquiler de maquinaria y equipos y fabricación o instalación de elementos de señalización, sin que estas desplacen la actividad principal de obra de ingeniería civil.

Email: notificaciones@fomdetpacifico.org – Tel: (+57) 3133732615

Dirección: Cra 6a # 24 – 17 Barrio: Pan de Yuca

www.fomdetpacifico.org



1.3. CLASIFICACIÓN UNSPSC

Para efectos del proceso contractual, y en armonía con el Documento Instructivo de Condiciones definitivo, se utilizan las siguientes clases del Clasificador de Bienes y Servicios de las Naciones Unidas – UNSPSC:

IDENTIFICACIÓN	CÓDIGO	DENOMINACIÓN
CLASE	72141200	Servicios de construcción marina
CLASE	70171606	Servicios de recuperación de recursos hidráulicos
CLASE	70171701	Servicios de mantenimiento o administración de canales

1.4. CONTEXTO ECONÓMICO

El comportamiento reciente del mercado de obras civiles evidencia un entorno con capacidad productiva para atender proyectos de infraestructura. De acuerdo con el DANE, el Indicador de Producción de Obras Civiles –IPOC– registró en el segundo trimestre de 2026 un crecimiento anual de 17,1 % en la producción de obras civiles a precios constantes. Dentro de este resultado, el grupo de puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas presentó un incremento anual de 43,0 %, mientras que el grupo de carreteras, calles, vías férreas, puentes y túneles aumentó 18,7 %. (Fuente: DANE, IPOC, segundo trimestre de 2026).

El Producto Interno Bruto nacional creció 3,5 % en el segundo trimestre de 2026 frente al mismo período de 2025, según información preliminar del DANE. Para el presente análisis, más que la evolución agregada de la construcción de edificaciones, resulta relevante la dinámica positiva observada en la producción de obras civiles e hidráulicas, por guardar mayor correspondencia con el tipo de intervención fluvial objeto del proceso.

Los costos del proyecto se encuentran particularmente expuestos a variaciones en combustibles, transporte fluvial, mano de obra, equipos, repuestos para motores y motosierras, materiales metálicos, componentes eléctricos y fotovoltaicos, así como a costos de movilización hacia zonas rurales de difícil acceso. Por ello, el presupuesto debe analizarse a partir de la estructura específica de APU del proyecto y no exclusivamente mediante índices generales del sector.

1.5. CONTEXTO TÉCNICO

El proyecto comprende la recuperación integral de aproximadamente 27,67 km de vías fluviales distribuidas en ocho (8) esteros. Las actividades principales son la rocería general de las márgenes, el corte de árboles y raíces, la picada de troncos con motosierra, el destronque y retiro de palizadas, el retiro y disposición final del material vegetal, y el suministro e instalación de señalización fluvial y faros de aproximación con sistemas fotovoltaicos.

Las Especificaciones Técnicas establecen que el destronque comprende la remoción de palizadas de los cauces, la recuperación y disposición de la madera susceptible de aprovechamiento, y la remoción, cargue, transporte, descargue y disposición final de los materiales provenientes de esta actividad. El recibo del trabajo exige que el tramo intervenido quede despejado y que los materiales sobrantes hayan sido utilizados o dispuestos en los sitios aprobados.

La ejecución requiere, entre otros, machetes, motosierras, rastrillos, barras, picas, equipos de izaje, lazos, elementos de flotación y seguridad, embarcaciones y motores fuera de borda. Para el retiro y



FOMDETPACÍFICO
LABRAMOS EN PRO DE NUESTRA GENTE
NIT: 901705454-5

disposición deberá presentarse previamente un Plan de Transporte y Picada, articulado con el programa de obra y las medidas de seguridad y salud en el trabajo.

El proyecto también contempla señalización preventiva, reglamentaria, informativa y de información especial, así como dieciséis (16) faros de aproximación con sistemas fotovoltaicos, lo que incorpora al mercado de abastecimiento fabricantes, distribuidores e instaladores de estructuras metálicas, placas, materiales reflectivos, paneles solares, baterías, controladores y luminarias de uso marino.

1.6. CONTEXTO REGULATORIO

Por tratarse de un proyecto financiado con recursos del Sistema General de Regalías –SGR–, la contratación para la ejecución del proyecto se somete al régimen de contratación pública. En consecuencia, para el presente Proceso de Contratación resultan aplicables directamente el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública –EGCAP–, la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, el Decreto 1082 de 2015 y las demás normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, en concordancia con el artículo 37 de la Ley 2056 de 2020 y las disposiciones reglamentarias del Sistema General de Regalías. Por esta razón, el Manual de Contratación Institucional de FOMDETPACÍFICO no constituye la fuente normativa para definir la modalidad, etapas, reglas de selección ni requisitos del presente proceso.

Desde el punto de vista sectorial, las actividades deberán atender la regulación de transporte y navegación fluvial, las especificaciones y manuales técnicos de señalización fluvial aplicables, la normativa ambiental, las reglas de seguridad y salud en el trabajo y las disposiciones relativas al manejo de residuos, aprovechamiento forestal o intervención de recursos naturales cuando resulten exigibles.

El proyecto cuenta con certificación sectorial de aval de navegabilidad fluvial expedida por el Municipio de Bajo Baudó, en la cual se deja constancia de que las actividades proyectadas contribuyen al mejoramiento de las condiciones de navegación y son compatibles con las disposiciones técnicas y normativas que regulan el uso y aprovechamiento de las vías fluviales del país.

1.7. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

- Oferta nacional de constructores y firmas de ingeniería con experiencia en obras civiles, infraestructura de transporte y obras fluviales.
- Necesidad de logística especializada para movilización por agua de personal, equipos, herramientas, combustible, señalización y material retirado.
- Uso intensivo de mano de obra operativa y de equipos de corte, izaje y transporte fluvial.
- Dependencia de las condiciones climáticas, mareas, lluvias, crecientes, visibilidad y estado de los cauces.
- Posibilidad de ejecutar varios frentes de trabajo, lo que exige capacidad organizacional, financiera y de coordinación.
- Participación de proveedores especializados para la fabricación e instalación de señalización y sistemas fotovoltaicos.
- Relevancia de la gestión ambiental y social, incluida la concertación con comunidades para el manejo y eventual aprovechamiento del material vegetal.

2. MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO

2.1. IDENTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD

Email: notificaciones@fomdetpacifico.org – Tel: (+57) 3133732615

Dirección: Cra 6a # 24 – 17 Barrio: Pan de Yuca

www.fomdetpacifico.org



FOMDETPACÍFICO, en su calidad de entidad ejecutora del Proyecto de Inversión Pública BPIN N.º 202600000017308, requiere contratar la ejecución de la obra pública destinada a mejorar la navegabilidad fluvial mediante la recuperación de ocho (8) esteros del municipio de Bajo Baudó, Chocó.

La necesidad surge de la presencia de vegetación invasiva, árboles caídos, raíces, troncos, palizadas y otros obstáculos que reducen la sección útil de navegación, afectan la maniobrabilidad de las embarcaciones, incrementan los tiempos de viaje y los costos de operación y elevan el riesgo de accidentes y daños en motores y cascos.

La intervención permitirá restablecer condiciones seguras de circulación, mejorar la conectividad de las comunidades rurales, facilitar el acceso a servicios y disminuir las restricciones logísticas que afectan la movilización de personas, mercancías y productos.

2.2. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

La demanda de obras de mantenimiento y recuperación de vías fluviales se concentra especialmente en territorios donde los ríos, caños y esteros constituyen el principal sistema de movilidad. En estas zonas, la acumulación recurrente de vegetación, troncos, palizadas y otros obstáculos hace necesario ejecutar intervenciones periódicas de limpieza, despeje, señalización y mejoramiento de la seguridad de la navegación.

El Estudio de Demanda del proyecto identifica que los ocho esteros seleccionados hacen parte de rutas de alta utilización en el municipio. La información levantada registra una población directamente asociada a los corredores de 16.852 personas y un total de 1.075 embarcaciones inventariadas entre motores de 50 a 100 HP, embarcaciones menores a 50 HP y canoas manuales. Estas cifras evidencian una utilización real y significativa de los corredores objeto de recuperación.

ESTERO	POBLACIÓN	50-100 HP	< 50 HP	CANOA
Guineal – Pomeño	1.103	41	33	36
Nicaragua – Terrón	985	30	22	26
Orpúa – Guineal	876	38	18	22
Palosecal – Pavasa	1.252	33	47	48
Pizarro – Usaraga	6.947	56	76	77
San Miguel – Piliza	1.204	30	39	55
Sivirú – Pomeño	1.589	45	65	40
Viridú – Palosecal	2.896	55	78	65
TOTAL	16.852	328	378	369

La demanda institucional se encuentra, además, respaldada por la aprobación del proyecto dentro del Sistema General de Regalías y por la necesidad de ejecutar el componente de obra definido en la estructuración técnica y presupuestal.

2.3. ALTERNATIVAS DE ABASTECIMIENTO

2.3.1. Ejecución con medios propios

No resulta adecuada. FOMDETPACÍFICO no dispone de una estructura operativa propia destinada a ejecutar directamente rocería, destronque, transporte de residuos, señalización fluvial y montaje de



FOMDETPACÍFICO
LABRAMOS EN PRO DE NUESTRA GENTE
NIT: 901705454-5

faros en ocho frentes territoriales. La ejecución directa requeriría adquirir o contratar embarcaciones, motosierras, equipos de izaje, personal operativo, combustible, elementos de seguridad y logística de campo, además de asumir directamente los riesgos propios de la obra.

2.3.2. Contratación fragmentada por actividades o por estero

La división del alcance en múltiples contratos no se considera eficiente, pues aumentaría los costos de coordinación, dificultaría la trazabilidad del avance y la responsabilidad sobre la recuperación integral de cada corredor, y podría generar incompatibilidades entre las labores de limpieza, retiro de material, señalización y puesta en funcionamiento de los faros.

2.3.3. Contratación integral mediante proceso de selección

La contratación de un constructor o estructura plural con experiencia y capacidad suficiente constituye la alternativa más eficiente. Permite concentrar en un solo responsable la programación, movilización, ejecución, manejo ambiental, seguridad, retiro y disposición de materiales y coordinación de la señalización, bajo control de la interventoría.

La solución mediante proceso competitivo permite comparar ofertas, verificar experiencia directamente relacionada con infraestructura y navegabilidad fluvial y evaluar la capacidad jurídica, financiera, organizacional y residual de los interesados.

2.4. JUSTIFICACIÓN DEL MODELO DE ABASTECIMIENTO

El Presupuesto Oficial Estimado asciende a \$3.287.159.511 y el plazo contractual es de ocho (8) meses. Dado que el proyecto se financia con recursos del Sistema General de Regalías y su ejecución contractual se adelanta con sujeción al EGCAP, la modalidad de selección se determina conforme a la Ley 1150 de 2007 y al Decreto 1082 de 2015, y no con fundamento en las cuantías previstas en el Manual de Contratación de FOMDETPACÍFICO. Atendiendo la naturaleza de obra pública del objeto, su cuantía y la inexistencia de una causal legal que imponga una modalidad exceptiva, la selección se adelantará mediante LICITACIÓN PÚBLICA, bajo el consecutivo FOMDETP-LP-OP-006-2026.

El modelo adoptado busca obtener pluralidad de oferentes idóneos, sin convertir actividades accesorias en barreras de entrada. La experiencia general se concentra en infraestructura de transporte fluvial, vías fluviales, cauces, canales, ríos, caños o esteros destinados o utilizados para la navegación o movilidad fluvial. La experiencia específica, por su parte, se dimensiona frente a las características materiales del proyecto: la intervención comprende aproximadamente 27,67 km distribuidos en ocho (8) esteros, por lo cual se exige acreditar una longitud acumulada no inferior a 27,67 km en actividades de mantenimiento, limpieza, recuperación, adecuación o mejoramiento de corredores fluviales, y experiencia en mínimo tres (3) cauces, canales, ríos, caños, esteros o frentes de trabajo fluvial diferenciados. Además, al menos uno de los contratos debe evidenciar actividades de destronque, retiro de palizadas, árboles, raíces o troncos, u otras actividades técnicamente equivalentes orientadas al restablecimiento o mejoramiento de la navegabilidad. Esta exigencia se considera relacionada, adecuada y proporcional al alcance técnico del contrato.

3. COMPORTAMIENTO DEL GASTO HISTÓRICO – ESTUDIO DE LA DEMANDA

3.1. DEMANDA INSTITUCIONAL Y TERRITORIAL

En el Pacífico colombiano y, de manera particular, en Bajo Baudó, la movilidad fluvial cumple una función estructural. La insuficiencia de infraestructura vial terrestre hace que la disponibilidad y continuidad de los corredores navegables sea determinante para el transporte de pasajeros, alimentos, insumos, productos agrícolas y pesqueros y para el acceso de las instituciones públicas.

Email: notificaciones@fomdetpacifico.org – Tel: (+57) 3133732615

Dirección: Cra 6a # 24 – 17 Barrio: Pan de Yuca

www.fomdetpacifico.org



FOMDETPACIFICO
LABRAMOS EN PRO DE NUESTRA GENTE
NIT: 901705454-5

La demanda del proyecto no se deriva de una expectativa abstracta de uso. El Estudio de Demanda documenta tráfico de embarcaciones y población usuaria en los ocho esteros, mientras que el Documento Técnico identifica deterioro de la navegabilidad por vegetación, árboles caídos y palizadas.

Adicionalmente, el Municipio certificó que las actividades que se pretenden financiar con recursos del Sistema General de Regalías no están siendo financiadas ni han sido financiadas con otras fuentes, lo que permite descartar duplicidad de financiación respecto del alcance aprobado.

3.2. COMPORTAMIENTO DE LA NECESIDAD

Las labores de despeje de cauces y destronque tienen una naturaleza asociada a la dinámica natural de los cuerpos de agua. Las lluvias, crecientes, corrientes y procesos de caída y arrastre de vegetación pueden generar nuevas obstrucciones a lo largo del tiempo. Esta característica no elimina la utilidad de la intervención; por el contrario, explica la necesidad de ejecutar obras de mantenimiento y recuperación cuando el nivel de obstrucción compromete la seguridad y continuidad del transporte.

Para el presente proceso, la necesidad está acotada a los tramos, cantidades y elementos definidos en el presupuesto y las especificaciones. La responsabilidad contractual recae sobre la correcta ejecución y recibo de dichas actividades, sin convertir la reaparición natural posterior de vegetación o palizadas, por sí sola, en un defecto de estabilidad imputable al contratista.

3.3. CONCLUSIÓN DEL ESTUDIO DE LA DEMANDA

La información técnica y de demanda permite concluir que existe una necesidad cierta, cuantificable y territorialmente identificada de recuperar la navegabilidad de los ocho esteros. La existencia de población usuaria, flujo de embarcaciones y obstáculos físicos documentados soporta la pertinencia de la intervención y su conexión directa con la movilidad y seguridad fluvial del municipio.

4. ESTUDIO DE LA OFERTA

4.1. CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA

La oferta potencial está conformada por constructores y firmas de ingeniería que desarrollan obras de infraestructura de transporte, mantenimiento de vías navegables, obras fluviales y otras obras de ingeniería civil. También pueden participar consorcios y uniones temporales que integren capacidades de construcción, logística fluvial, manejo ambiental y suministro de señalización.

El proyecto no requiere que el oferente sea exclusivamente una empresa dedicada al 'destronque'. La actividad de destronque constituye un componente técnico relevante dentro de una obra integral de recuperación de navegabilidad. Por esta razón, la estructuración del proceso admite experiencia general en infraestructura y movilidad fluvial y exige experiencia específica materialmente vinculada a limpieza o recuperación de cauces y remoción de obstáculos.

4.2. PLURALIDAD Y BARRERAS DE ENTRADA

La configuración de los requisitos procura conservar pluralidad. No se exige que todos los contratos de experiencia correspondan literalmente a 'destronque', ni se condiciona la habilitación a una marca, tecnología o equipo de propiedad exclusiva. Se aceptan actividades técnicamente equivalentes orientadas al despeje y mejoramiento de la navegabilidad.

Las principales barreras naturales de entrada al mercado son la capacidad logística para operar en zonas de difícil acceso, la disponibilidad de embarcaciones y equipos, la gestión de personal en frentes dispersos y la capacidad financiera para soportar movilización y adquisición inicial de insumos. Estas



condiciones justifican la exigencia de experiencia, capital de trabajo, capacidad residual y garantía, siempre bajo criterios proporcionales.

4.3. CAPACIDAD TÉCNICA DEL MERCADO

- Disponibilidad de empresas de obra civil e ingeniería con experiencia en infraestructura de transporte y obras fluviales.
- Posibilidad de contratar o arrendar embarcaciones, motores, motosierras, herramientas y equipos de izaje en el mercado regional y nacional.
- Existencia de proveedores de señalización, estructuras metálicas, material reflectivo y componentes fotovoltaicos.
- Disponibilidad de personal profesional, técnico y operativo para organizar frentes de trabajo.
- Posibilidad de integrar capacidades mediante consorcios o uniones temporales cuando un solo proveedor no concentre todos los recursos requeridos.

La capacidad técnica del mercado también permite estructurar factores de calidad vinculados directamente con la ejecución. En particular, resulta pertinente valorar el compromiso de implementar un Plan de Calidad específico para el proyecto y la disponibilidad de maquinaria y equipos con una antigüedad inferior a veinte (20) años, por tratarse de condiciones verificables durante la ejecución que inciden en la confiabilidad, seguridad, continuidad y rendimiento de los trabajos de rocería, corte, destronque, retiro de palizadas, transporte fluvial e instalación de señalización. Estos factores no sustituyen los requisitos habilitantes ni restringen la participación por propiedad de equipos, pues la disponibilidad puede acreditarse por los mecanismos admitidos en los Documentos del Proceso.

4.4. CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL

La ejecución exige un flujo de caja relevante durante la movilización y alistamiento inicial. El Documento Instructivo de Condiciones prevé la verificación de liquidez, nivel de endeudamiento, razón de cobertura de intereses, rentabilidad sobre patrimonio, rentabilidad sobre activos y capacidad residual, además de un capital de trabajo demandado equivalente al diez por ciento (10 %) del Presupuesto Oficial.

La exigencia debe analizarse conjuntamente con la entrega de un anticipo equivalente al cincuenta por ciento (50 %) del valor básico del contrato, sujeto a garantía, plan de inversión, seguimiento y amortización. La existencia del anticipo reduce parcialmente la presión de financiación propia durante el arranque, sin eliminar la necesidad de que el contratista cuente con solidez financiera y capacidad para atender obligaciones no financiables con el anticipo.

Como criterio metodológico de contraste, la memoria justificativa de Colombia Compra Eficiente para la actualización de documentos tipo de infraestructura social destaca que los requisitos de capacidad financiera y organizacional deben guardar proporcionalidad con la naturaleza, forma de pago, plazo, complejidad, riesgo y valor del contrato, y que su finalidad es verificar la aptitud financiera mínima del proponente para ejecutar oportunamente el objeto contractual. Aunque dicho documento no resulta obligatorio ni corresponde específicamente a infraestructura fluvial, constituye una referencia técnica útil para validar que los indicadores escogidos no generen restricciones injustificadas a la participación. El presente proceso, cuyo presupuesto es inferior a 4.000 SMMLV, debe mantener indicadores compatibles con la realidad de empresas del sector de obras civiles y con las necesidades de apalancamiento derivadas de la movilización, operación simultánea de frentes y logística fluvial.

De igual manera, el análisis sectorial respalda la aplicación de los criterios diferenciales previstos en la normativa vigente para Mipymes, emprendimientos y empresas de mujeres, siempre que su



FOMDETPACIFICO
LABRAMOS EN PRO DE NUESTRA GENTE
NIT: 901705454-5

incorporación conserve la idoneidad requerida y favorezca la pluralidad. En materia de experiencia, resulta razonable permitir el número adicional de contratos previsto en los Documentos del Proceso para quienes acrediten dichas condiciones, sin disminuir las magnitudes, actividades o condiciones técnicas esenciales exigidas para demostrar experiencia materialmente relacionada con el objeto contractual.

4.5. RIESGOS DEL MERCADO Y CONDICIONES DE OPERACIÓN

- Variación de costos de combustible, transporte, repuestos, herramientas, materiales metálicos y componentes fotovoltaicos.
- Restricciones de navegabilidad temporal por lluvias, crecientes, mareas o condiciones meteorológicas.
- Rendimientos variables por densidad y tamaño de palizadas o troncos y por condiciones de acceso a cada estero.
- Riesgos de seguridad asociados al uso de motosierras, izaje de troncos y trabajo sobre cuerpos de agua.
- Riesgos ambientales asociados al corte de vegetación, manejo de combustibles y disposición de residuos.
- Riesgos sociales y logísticos derivados de la coordinación con comunidades y uso compartido de los corredores fluviales.

La Matriz de Riesgos del proyecto identifica amenazas naturales y socio-naturales y arroja un nivel de riesgo bajo con valoración de 1,47. Sin perjuicio de esta clasificación general del proyecto, el contrato deberá mantener medidas específicas de prevención, seguridad, contingencia y gestión ambiental para los riesgos operativos propios de la ejecución.

4.6. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE LA OFERTA

El mercado presenta capacidad suficiente para atender la obra, especialmente si la convocatoria permite concurrencia de empresas y estructuras plurales con experiencia en infraestructura de transporte y obras fluviales. Los requisitos del proceso deben concentrarse en la capacidad real de ejecutar el alcance, evitando restricciones que exijan denominaciones exactas de actividades o especializaciones que no sean indispensables.

La combinación de requisitos de experiencia, capacidad financiera y organizacional, capital de trabajo, capacidad residual, factores de calidad, interventoría, garantías y asignación de riesgos ofrece mecanismos adecuados para reducir el riesgo de seleccionar un contratista sin capacidad suficiente. La estructuración debe mantener una relación directa entre cada requisito y la naturaleza del objeto, evitando exigencias que no aporten a la ejecución efectiva del contrato. En este sentido, el dimensionamiento de la experiencia en 27,67 km, la acreditación de intervención en varios corredores o frentes fluviales y la experiencia material en destronque o remoción de obstáculos responden a magnitudes y actividades reales del proyecto y no a condiciones ajenas al mercado.

5. ESTUDIO DE MERCADO

5.1. DETERMINACIÓN DEL PRESUPUESTO OFICIAL

El Presupuesto Oficial Estimado del proceso asciende a TRES MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y SIETE MILLONES CIENTO CINCUENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS ONCE PESOS (\$3.287.159.511 M/CTE.). El



valor integra la ejecución de obra y el componente del Plan de Manejo Ambiental incluido dentro del alcance contractual.

CONCEPTO	VALOR	OBSERVACIÓN
Costo directo	\$2.428.324.026	Actividades de los ocho esteros
Administración	\$668.386.042	27,524582 % del costo directo
Imprevistos	\$24.283.241	1,00 % del costo directo
Utilidad	\$121.416.202	5,00 % del costo directo
AIU	\$814.085.485	Costos indirectos
Plan de Manejo Ambiental	\$44.750.000	Incluido en el proceso
PRESUPUESTO OFICIAL	\$3.287.159.511	Valor máximo del proceso

5.2. SOPORTE Y RAZONABILIDAD DE PRECIOS

El presupuesto no fue fijado de manera discrecional. Hace parte de la estructuración técnica y financiera del proyecto aprobado y se soporta en cantidades de obra y análisis de precios unitarios para las actividades requeridas en cada estero.

Adicionalmente, el Representante Legal del Municipio de Bajo Baudó certificó el 22 de junio de 2026 que los precios unitarios utilizados corresponden al promedio de la región y son los empleados para el tipo de actividades contempladas en el proyecto «MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD FLUVIAL MEDIANTE LA RECUPERACIÓN DE OCHO (08) ESTEROS EN EL MUNICIPIO DE BAJO BAUDÓ, CHOCÓ».

La razonabilidad del presupuesto debe apreciarse teniendo en cuenta no solo el valor de la mano de obra, sino también la logística fluvial, el transporte de personal y equipos, combustible, herramientas, motosierras, izaje, seguridad, retiro y disposición de material, fabricación e instalación de señalización, faros solares y los costos administrativos derivados de operar simultánea o sucesivamente en ocho corredores.

5.3. ESTRUCTURA DE CANTIDADES PRINCIPALES

COMPONENTE	CANTIDAD GLOBAL	UNIDAD
Rocería general de márgenes	166.017,18	m ²
Corte de árboles, raíces y picada de troncos con motosierra	27,666	km
Retiro y disposición final de material proveniente de las actividades	27,666	km
Señales de prevención	155	unidad
Señales reglamentarias	95	unidad
Señales de información	71	unidad
Señales de información especial	28	unidad
Faros de aproximación con sistema fotovoltaico	16	unidad

5.4. FACTORES QUE INCIDEN EN LOS PRECIOS

- Distancias y tiempos de movilización fluvial entre puntos de abastecimiento y frentes de obra.
- Costo y disponibilidad de combustible y lubricantes.
- Alquiler, operación y mantenimiento de embarcaciones y motores fuera de borda.
- Disponibilidad y mantenimiento de motosierras, herramientas y equipos de izaje.



FOMDETPACIFICO
LABRAMOS EN PRO DE NUESTRA GENTE
NIT: 901705454-5

- Cantidad, diámetro, ubicación y complejidad de los troncos o palizadas a intervenir.

- Necesidad de picada, cargue, transporte, descarga y disposición o aprovechamiento del material vegetal.
- Fabricación y transporte de señales y estructuras de soporte.
- Suministro de paneles solares, baterías, controladores, luminarias y estructuras de los faros.
- Costos laborales, seguridad social, elementos de protección personal y medidas de rescate.
- Medidas ambientales, sociales y de seguridad aplicables a los frentes fluviales.

5.5. FUENTE DE FINANCIACIÓN Y NO DUPLICIDAD

El proyecto se financia con recursos del Sistema General de Regalías – Asignación para la Inversión Local del Municipio de Bajo Baudó. El valor total aprobado del proyecto asciende a \$3.662.402.762, distribuido entre obra, Plan de Manejo Ambiental e interventoría.

El Municipio de Bajo Baudó certificó que las actividades que se pretenden financiar con recursos del SGR para este proyecto no están siendo ni han sido financiadas con otras fuentes de recursos. Esta certificación constituye un elemento de control de la estructuración financiera y evita duplicidades en el reconocimiento de actividades.

5.6. ANTICIPO Y EFECTO SOBRE EL MERCADO

El Documento Instructivo de Condiciones contempla un anticipo del cincuenta por ciento (50 %) del valor básico del contrato. Su finalidad es permitir el alistamiento, movilización, compra o alquiler de equipos y herramientas, contratación de transporte fluvial, adquisición de señalización y componentes fotovoltaicos e implementación de medidas ambientales y de seguridad antes de la generación de las primeras actas de obra.

El anticipo no constituye pago definitivo ni utilidad y estará sometido a garantía, plan de inversión, seguimiento por la interventoría y amortización proporcional. Desde el análisis del sector, esta condición facilita la participación de proveedores capaces de ejecutar la obra sin exigirles financiar con recursos propios la totalidad del alistamiento inicial, al tiempo que mantiene mecanismos de protección de los recursos públicos.

6. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DEL SECTOR Y ESTUDIO DE MERCADO

Del análisis económico, técnico, regulatorio, de demanda, oferta y precios se concluye que el objeto contractual se encuentra claramente ubicado en el mercado de obras de ingeniería civil e infraestructura fluvial, con correspondencia principal en la actividad CIIU 4290 y en las clases UNSPSC definidas en el Documento Instructivo de Condiciones.

Existe una necesidad técnica y social comprobada de intervenir los ocho esteros, respaldada por la identificación de obstáculos que afectan la navegabilidad, por el Estudio de Demanda y por la aprobación del Proyecto de Inversión Pública BPIN N.º 202600000017308. La demanda observada de transporte fluvial confirma que la recuperación de los corredores tiene utilidad directa para la población y para las actividades económicas e institucionales del municipio.

La oferta potencial no se limita a empresas cuya denominación comercial sea 'destronque'. Puede ser atendida por constructores y firmas de ingeniería con experiencia materialmente relacionada con infraestructura de transporte fluvial, mantenimiento o recuperación de cauces y remoción de

Email: notificaciones@fomdetpacifico.org – Tel: (+57) 3133732615

Dirección: Cra 6a # 24 – 17 Barrio: Pan de Yuca

www.fomdetpacifico.org



FOMDETPACÍFICO
LABRAMOS EN PRO DE NUESTRA GENTE
NIT: 901705454-5

obstáculos, directamente o mediante estructuras plurales. Esta aproximación favorece la pluralidad sin disminuir la idoneidad técnica requerida.

El Presupuesto Oficial Estimado de \$3.287.159.511 se encuentra soportado en cantidades y precios unitarios del proyecto y cuenta con certificación municipal sobre la correspondencia de los precios unitarios con el promedio regional para este tipo de actividades. Las condiciones geográficas y logísticas de Bajo Baudó justifican que el análisis de costos incorpore movilización fluvial, combustible, equipos de corte e izaje, manejo del material vegetal, señalización, faros fotovoltaicos, seguridad y gestión ambiental.

En consecuencia, se considera que existen condiciones de mercado suficientes para adelantar el proceso de LICITACIÓN PÚBLICA FOMDETP-LP-OP-006-2026, sometido al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública por tratarse de la ejecución de un proyecto financiado con recursos del Sistema General de Regalías, bajo los requisitos y factores definidos en el Documento Instructivo de Condiciones, procurando selección objetiva, concurrencia, pluralidad, capacidad técnica y financiera y una adecuada distribución de riesgos.

6.1. FUENTES CONSULTADAS

- Documento Instructivo de Condiciones del proceso FOMDETP-LP-OP-006-2026.
- Documento Técnico, Especificaciones Técnicas, Presupuesto Oficial Estimado y Plan de Manejo Ambiental del proyecto BPIN N.º 202600000017308.
- Estudio de Demanda del proyecto.
- Matriz de Riesgos del proyecto.
- Certificación de precios unitarios expedida por el Municipio de Bajo Baudó el 22 de junio de 2026.
- Certificación de no financiación con otras fuentes expedida por el Municipio de Bajo Baudó el 22 de junio de 2026.
- Certificación sectorial de aval de navegabilidad fluvial.
- DANE – Clasificación CIIU Rev. 4 A.C., clase 4290.
- DANE – Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC), segundo trimestre de 2026.
- DANE – Producto Interno Bruto, segundo trimestre de 2026.
- Ley 2056 de 2020, especialmente artículo 37, y disposiciones reglamentarias aplicables al Sistema General de Regalías.
- Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y Decreto 1082 de 2015, como régimen contractual aplicable al presente proceso.


FREDDY VICTORIO RAMÍREZ GÓMEZ
Director y Representante Legal
FOMDETPACÍFICO

Actividad	Responsable	Calidad
Proyección técnica	Evaly Yarima Mosquera Mosquera	Ing. Contratista Gestión Técnica Contractual
Control Jurídico	Fernando Martínez Moreno	Abog. Contratista Jurídico

Email: notificaciones@fomdetpacifico.org – Tel: (+57) 3133732615

Dirección: Cra 6a # 24 – 17 Barrio: Pan de Yuca

www.fomdetpacifico.org