

**EL ANÁLISIS DE LAS POLÍTICAS DE GOBIERNO EN MATERIA DE SEGURIDAD
AUMENTA LA EFICACIA EN LA PLANEACIÓN DE COMPRAS DE ELEMENTOS
AERONÁUTICOS PARA LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO NACIONAL.**

**PRESENTADO POR: EDSON ALEXANDER NIÑO CASTILLO
D0103545
ENSAYO OPCIÓN DE GRADO
TUTOR: HUGO FERNANDO JARAMILLO PEREZ**



**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA (FAEDIS)
PROGRAMA ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
DIPLOMADO EN LOGÍSTICA INTEGRAL
BOGOTÁ, D.C.
2018**

Tabla de Contenidos

Capítulo 1	Resumen.....	1
Capítulo 2	Introducción.....	3
Capítulo 3	Desarrollo ensayo argumentativo.....	5
Título 1	Aviación estatal.....	5
Título 2	Operaciones.....	7
Título 3	Enfoque del sistema de Aviación Ejército.....	8
Título 4	Objetivo estratégico de seguridad aérea	9
Título 5	Adquisición de elementos aeronáuticos.....	10
Título 6	Negociación elementos de aviación.....	11
Título 7	Presupuesto en seguridad y defensa en Colombia.....	12
Título 8	Planeación en la compra de elementos en la aviación del Ejército nacional vs políticas de gobierno.....	16
Capítulo 4	Conclusiones.....	19
Capítulo 5	Recomendaciones.....	20
Capítulo 6	Lista de referencias.....	22

Capítulo 1

Resumen

Una de las herramientas para mantener un alistamiento óptimo de una empresa que ofrecer servicios de movilidad aeronáutica en cualquier parte del mundo es el planeamiento de la adquisición de sus repuestos e insumos, no solo en la rama aeronáutica sino en cualquier tipo de empresa, solo que esta tiene una connotación muy especial que es ser limitada en la adquisición de estos materiales, los cuales son muy costosos y en muchos casos son exclusivos de las casas fabricantes, y aún más cuando hablamos de una aviación militar.

Para el funcionamiento de la Aviación del Ejército, las diferentes flotas de aeronaves se rigen de los protocolos de mantenimiento que indican las casas fabricantes y que regulan el funcionamiento de las mismas. Existen fases de mantenimiento y de inspecciones de mantenimiento para las aeronaves que son mandatorias de hacer, dependiendo del tiempo calendario o las horas de vuelo que cada aeronave acumula, y en cada una de estas fases de mantenimiento son removidos, cambiados y reemplazados múltiples elementos aeronáuticos como son piezas, fluidos hidráulicos, aceites y grasas en general.

La División de Aviación distribuye anualmente el número de horas de vuelo que se van a emplear por cada una de las flotas aéreas, a raíz de esto también se define la cantidad de fases de mantenimiento que cada una de las aeronaves entrarán en periodo de un año. Estas horas de vuelo son asignadas por el ministerio de defensa nacional, dependiendo del requerimiento y del planeamiento que le hace las fuerzas militares.

El gobierno nacional emite sus políticas a través del departamento de planeación nacional, el cual genera el plan nacional de desarrollo. Estos documentos plasman los objetivos al cual quiere

llegar nuestro máximo gobernante, el punto es que muchas ocasiones no son tenidos en cuenta para realizar la planeación para las compras de los elementos necesarios en el alistamiento de las aeronaves del Ejército Nacional, dejando como consecuencia la demora en adquisición de productos que son necesarios para cumplir con los objetivos requeridos por el gobierno nacional. Como parte de la fase de planeamiento en materia de adquisición de repuestos y suministros, se deben desarrollar supuestos y situaciones futuras, las cuales nos dan las bases para la toma de decisiones del tipo y cantidad de productos a adquirir, esto dependerá de factores como la visión, objetivos concretos y presupuesto con que cuenta la empresa.

Capítulo 2

Introducción

El transporte aéreo dentro del Ejército Nacional se ha convertido en un elemento esencial que proporciona movilidad tanto a los miembros de las fuerzas armadas como al personal civil, fortalece la seguridad, la salud y la vitalidad de la economía colombiana y fomenta los intereses del país. Al igual que las tecnologías de telecomunicación han permitido el movimiento casi instantáneo de información y material a un costo moderado, el sistema de aviación ha proporcionado avances dramáticos en el movimiento de personas y bienes a través de grandes distancias con rapidez, comodidad y economía. Esto ha permitido unos logros importantes y decisivos en las operaciones militares y cívico-militares.

Como resultado de los rápidos avances tecnológicos, respaldados por la inversión estatal continua en investigación y desarrollo aeronáutico, el rol de la Aviación del Ejército en este logro ha sido un factor crítico que permitió este éxito y es un tributo notable a todos aquellos en el gobierno que han contribuido a la investigación e infusión de tecnología en el sistema de transporte de aviación en el país. Sin embargo, la energía y la creatividad que caracterizaron el primer siglo de la aviación deberán continuar en el próximo siglo si se quieren enfrentar los desafíos que se avecinan.

Con base en las anteriores afirmaciones, vale la pena ratificar la importancia de mantener la Aviación del Ejército en un grado de alistamiento óptimo, quiere decir que la disponibilidad para el uso de estas aeronaves sea la ideal, que podamos contar con las suficientes aeronaves cuando sean requeridas y que permanezcan en línea de funcionamiento para continuar operando en los múltiples requerimientos aéreos.

El éxito para continuar la operatividad de la Aviación de Ejército, es el planeamiento detallado de todos sus procesos: mantenimiento, operaciones, logística aeronáutica y entrenamiento. En el presente ensayo, trataré de enfocarme en el proceso de logística aeronáutica, la cual dentro de sus funciones tiene el rol de planear la compra de todos los elementos aeronáuticos necesarios para la funcionabilidad de estas máquinas.

El proceso de planear es una base fundamental en la logística integral, es por eso que en la Aviación del Ejército no es suficiente con proyectar adquisición de materiales aeronáuticos con los recursos asignados anualmente por el ministerio de defensa, sino que es de suma importancia añadir la observación, análisis y entendimiento de políticas del gobierno basados en el PND (plan nacional de desarrollo).

Capítulo 3

Desarrollo ensayo argumentativo

Título 1

Aviación estatal

El transporte aéreo tiene una relación fundamental con el bienestar de una nación. El desarrollo económico, movilización segura y rápida de personas y productos y el turismo son ejemplos de estos. Por lo tanto, el desarrollo de la aviación como un medio práctico de transporte de pasajeros y carga ha tenido un profundo impacto en la vida social, política y económica de cada nación. La aviación paso a ser un medio de transporte trascendental, fundamental para transporte de mercancías y personal especialmente después de la Primera Guerra Mundial. De hecho, el desarrollo técnico de la aeronáutica es atribuible al estímulo que recibió entre 1914 y 1918. Durante ese período, las autoridades militares del mundo reconocieron al avión como un importante instrumento de reconocimiento y destrucción. La explotación de sus cualidades letales sentó las bases para el desarrollo de sus potencialidades para ser empleadas en tiempos de paz. La experiencia adquirida en la Primera Guerra Mundial sirvió para darnos cuenta que la aviación ya no podía ser tratada como un experimento exótico. Como beneficiario directo de este desarrollo, la industria del transporte aéreo procedió rápidamente a vincular esta nueva tecnología a mercados de los Estados Unidos y América Latina, generando una red de rutas aéreas. La intensificación resultante de los viajes tuvo un efecto tangible en todos los países. Colombia invirtió 32,4 billones de pesos en el año 2017 para el sector defensa (periódico El Tiempo, 2017). El año pasado, el país gastó 3.4% de su PIB en defensa, el porcentaje más alto de

cualquier país en la región. Y no se trata solo de dinero, se trata de personas también. Entre 2002 y 2015, las Fuerzas Militares crecieron en un 45%, lo que las convirtió en la segunda fuerza más grande de las Américas, después de los Estados Unidos. Gran parte de esta inversión se ha dirigido al desarrollo de infraestructura. Colombia es autosuficiente en varias áreas de producción, tales como mantenimiento y logística para barcos, aviones y otros activos militares. La lucha contra el narcotráfico y el crimen organizado seguirá siendo una prioridad irrelevante y, si se puede firmar un nuevo acuerdo de paz, también se abre una oportunidad importante para construir infraestructura y aprovechar al máximo las capacidades industriales que Colombia ha desarrollado a través de su ejército.

En términos del impacto macroeconómico de la industria de defensa, en este momento se está ejecutando a aproximadamente el 68% de su capacidad. Crea 9,500 empleos (5,500 directos y 4,000 indirectos), y tiene un efecto total de 0.12 puntos porcentuales sobre el PIB. Si estuviera operando a plena capacidad, podría tener un efecto de 0.20 puntos porcentuales en el PIB y generar 11,789 empleos. La actividad de la industria de defensa colombiana tiene un efecto en la economía que es incluso mayor que los proyectos de construcción de carreteras de cuarta generación. Por cada peso que se invierte en la industria, la demanda y la contribución económica generada son de 1.5 pesos. También crea cadenas productivas, empleos, capital humano y deja capacidad instalada dentro del país. Estas tareas coordinadas definitivamente podrían convertirse en un importante motor de la economía colombiana.

Título 2

Operaciones

En las últimas décadas, la gran mayoría de las operaciones militares tuvieron lugar dentro de Colombia como parte de la guerra de una década contra los grupos guerrilleros, incluidas las FARC. Desde que se llegó a un acuerdo histórico de paz con las FARC, y con un acuerdo previo firmado con las Naciones Unidas a principios de 2015, la participación de los colombianos en las misiones internacionales de mantenimiento de la paz o de estabilización es cada vez más probable.

Las Fuerzas Militares también enfrentan nuevos desafíos internos, como el proceso de remoción de minas, apoyo humanitario, consolidación de la paz a través de inversión de bienes públicos y los servicios sociales indispensables para que la población pueda acceder a la materialización efectiva de sus derechos en lugares de difícil acceso, grupos organizados al margen de la ley, minería criminal, ELN, narcotráfico y combatir todo tipo de acción que atente contra la seguridad pública (plan nacional de desarrollo 2014-2018), en donde la aviación del ejército tiene mucha responsabilidad en todos estos desafíos, puesto que es una herramienta indispensable para hacer posibles estos planes de seguridad. Establecidos estos retos, la aviación del ejército debe proyectar en sus planes de compras los elementos indispensables para llevar a cabo estos objetivos, por ejemplo: para cumplir misiones humanitarias deberá incluir en su plan de compra anual kits de carga externa y evacuación y rescate, sistemas contra incendios como BAMBI BUCKET, grúas de rescate de personal, entre otros.

Título 3

Enfoque del sistema de Aviación Ejército

En el pasado, las actividades de Investigación y Desarrollo de la Aviación del Ejército, como las relacionadas con la información meteorológica, los modos de falla de la aeronave o emergencias en cabina, la modificación de aeronaves para acople de armamento y aeronavegabilidad, a menudo se han configurado en respuesta a las investigaciones de accidentes y las limitaciones del sistema de aviación. Los programas de investigación aplicada como estos resuelven problemas específicos o aprovechan oportunidades de mejoras basadas en nuevas tecnologías y conceptos.

Estas actividades han producido continuos avances significativos. Sin embargo, para asegurar una División de Aviación, unidad superior directamente encargada de la Aviación del Ejército, que satisfaga las necesidades de la nación en 2025, se requiere un enfoque más integral y direccionado. Los resultados deseados deben definirse, los objetivos programáticos estratégicos y los objetivos de investigación que generarán esos resultados deben desarrollarse, y la logística y mantenimiento son necesarios para apoyar el logro de esos objetivos debe llevarse a cabo (DAAVA, 2017).

Por eso es indispensable no dejar nada al azar, evaluar cada uno de los elementos que conforma la fase de planeamiento logístico, verificar cada situación a futuro que pueda cambiar nuestra proyección, realizar planes de compras de materiales aeronáuticos, teniendo en cuenta que estos tienen costos muy elevados y que también requieren ser solicitados a las casas fabricantes con tiempo anticipado para poder contar con estos elementos cuando se requieran y no generar un atraso en las operaciones militares de aviación por falta de materiales aeronáuticos.

Título 4

Objetivo estratégico de seguridad aérea

Después de un largo período de mejora constante y dramática en la seguridad de la Aviación del Ejército, el índice de accidentes se ha estabilizado en un nivel muy bajo, se han reducido estadísticas de aeronaves con accidentes tipo A (pérdida total), los cuales muchos de ellos fueron ocasionados en furor del conflicto interno colombiano entre los años 1995 y 2005 y se mantiene relativamente sin cambios durante los últimos años, información suministrada por el Departamento de Alistamiento y Control de la Seguridad Aérea, quien es la encargada de investigar los informes de riesgo operacional, además de promover y consolidar las estadísticas de los accidentes de aviación ocurridos en las unidades del ejército, (Division de Aviacion Asalto Aereo). Esta estabilidad, en un período de rápido crecimiento en las operaciones de aviación, indica el grado en que las áreas problemáticas se han abordado con éxito y se han aprovechado los avances tecnológicos en las aeronaves. También muestra la dificultad de reducir aún más la tasa de accidentes.

Gracias al buen desempeño de la Brigada de Mantenimiento de Aviación, la cual es la encargada directa del planeamiento para la compra de repuestos e insumos para las aeronaves, las maquinas mantienen en condiciones perfectas para cumplir las funciones de vuelo. Esta Brigada es muy estricta a la hora de aprobar y autorizar a una aeronave para que pueda volar. Cada aeronave tiene una lista de elementos mínimos para el vuelo llamado MEL, la cual indica cuales son los sistemas de navegación, radio comunicación, aviónica y sistemas mecánicos mínimos para garantizar la seguridad en vuelo.

Todas estas regulaciones mantienen a la Aviación del Ejército en un estándar alto de seguridad, por eso se hace necesario contar con todos los elementos aeronáuticos disponibles para cualquier situación que su pueda presentar de cambio de componentes por daño, desgaste o fatiga.

Título 5

Adquisición de elementos aeronáuticos

Las compras están claramente reguladas por la ley, pero en la práctica, a menudo son opacas. El método predeterminado para la contratación pública es a través de licitaciones abiertas y competitivas, pero las leyes permiten exenciones significativas. Un decreto presidencial de 2012 estableció una amplia gama de bienes y servicios que las entidades de defensa pueden adquirir a través de contratos directos de una sola fuente en lugar de un proceso competitivo (decreto 734, 2012). La lista de exenciones cubre artículos que van desde armas y municiones hasta explosivos, vehículos blindados, herramientas, repuestos de automotores y material necesario de campaña.

Como resultado, hay evidencia de adquisiciones directas significativas, o de un solo proveedor, que en caso para la Aviación del Ejército se hace necesario la adquisición de ciertos repuestos que solo son distribuidos por un único fabricante, puesto que cuenta con ciertas aeronaves personalizadas como son los helicópteros rusos MI-17 y sus tres versiones (1V, MD y V5), los cuales para su funcionamiento solo pueden ser instalados repuestos únicos para estas versiones. Para este tipo de contratos de elementos se utiliza el método de selección directa de acuerdo a la

normatividad de contratación (ley 80, 1993), basado también en la ley 1150 del 2007, contratación reservada del sector defensa.

De aquí parte un sin número de obligaciones en materia de planeación, puesto que se debe tener en cuenta este aspecto en materia de proveedores para poder realizar órdenes de compra con un tiempo de anticipación adecuado. En algunos casos, este tipo de repuestos especiales para las aeronaves pueden durar hasta un año para poder tenerlo disponible, teniendo en cuenta tamaños, costos, transporte y disponibilidad de la casa fabricante.

El requerimiento de los repuestos, insumos y material aeronáutico en general, parte inicialmente de las horas de vuelo que se le asignaran a cada uno de las aeronaves que pertenecen a la División de Aviación. Dependiendo de las horas de vuelo que serán proyectadas a estas aeronaves durante un año, así mismo serán las fases de inspección en que entrarán a mantenimiento. ¿Cuál es la connotación principal en este aspecto? Es conocer la verdadera proyección e intención que tendrá el gobierno nacional para impartir misiones especiales a las fuerzas militares, conociendo esta información, el director del área logística tendrá una mejor visión dentro de su planeamiento para realizar un plan de compras.

Título 6

Negociación elementos de aviación

La tasa de rendimiento del capital en la industria del transporte aéreo comercial se encuentra entre las más bajas en comparación con otros sectores comerciales, a pesar del papel de la IATA (asociación internacional de transporte aéreo) en la racionalización de los costos para las

aerolíneas a través de iniciativas innovadoras como el programa Simplificar el Negocio, que ayudó a ahorrar miles de millones de dólares y los esfuerzos realizados por las propias aerolíneas para reducir gastos (iata.org, 2005)

En el caso de la Aviación del Ejército no es distinto, todos los costos incurridos para poner a las aeronaves en condiciones de trabajo deben capitalizarse. Esto incluirá el precio de compra pagado por el estado en cada una de las aeronaves, cualquier costo relacionado con la adquisición y cualquier ajuste a estos costos o precios realizados como parte del acuerdo de compra.

Normalmente, el precio de lista del fabricante no es el precio que se negocia, pero si se puede adquirir servicios extras como capacitación y entrenamiento. Estos servicios adicionales aportan el conocimiento necesario para poder manipular y operar de manera eficiente y segura de las aeronaves o elementos aeronáuticos adquiridos. Las entregas de estos servicios también deben ser planeados a tiempo, puesto que estas empresas deberán realizar los respectivos cronogramas para realizar este tipo de capacitaciones, y la mayoría de las personas que las realizan deben desplazarse desde los países de origen de las fábricas. Colocando un ejemplo: si el gobierno nacional requiere tener sus aeronaves en capacidad de realizar misiones de rescate de personal para situaciones de desastres humanitarios, y se necesitan equipos más modernos, el tiempo para que se puedan emplear estos equipos se puede alargar más de lo planeado, puesto que se requiere la capacitación e instrucción de estos elementos, tanto de operación como de instalación, aun disponiendo los elementos en los almacenes. La aviación del Ejército puede anticiparse incluyendo estos equipos modernos dentro de un plan de compras, analizando con anticipación la intención del gobierno nacional, para poder contar con estos equipos en un tiempo más corto y prudente.

Título 7

Presupuesto en seguridad y defensa en Colombia

La introducción del Sistema Nacional de Gestión y Evaluación Basado en Resultados en Colombia comenzó en la década de 1990 como resultado de los procesos de democratización y modernización del estado, así como el aumento de la insatisfacción pública con los resultados de los programas gubernamentales. Desde entonces, se requiere que cada nueva administración (tanto a nivel nacional como departamental) prepare un plan de desarrollo, lo discuta con la sociedad civil y lo presente a la legislatura para su aprobación. El presupuesto y la Planeación se integran durante el proceso de formulación.

El cumplimiento de los objetivos planificados a nivel nacional y departamental se hizo obligatorio por ley, y el no hacerlo podría llevar a la renuncia forzada de los gobernadores. En 1994, el Departamento Nacional de Planeación recibió la responsabilidad legal de informar anualmente los resultados de la evaluación al Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) encabezado por el Presidente de Colombia.

SINERGIA (Sistema Nacional de Evaluación de los Resultados de la Gestión Pública) fue creada en 1994 y sirvió para poner en práctica los mandatos constitucionales y legales para la evaluación al asignar la responsabilidad de la autoevaluación a todas las agencias en la rama ejecutiva del gobierno. La Dirección de Evaluación de Políticas Públicas, una unidad establecida dentro del Departamento de Planeación Nacional, se convirtió en la secretaría técnica de SINERGIA. Según una ley aprobada en 2003 (Ley 819 de 2003 o Ley de Responsabilidad Fiscal), ahora se requiere que el presupuesto nacional incluya detalles de los objetivos, resultados

esperados e indicadores de gestión para todas las actividades del gobierno. Colombia ha estado desarrollando y mejorando SINERGIA en los últimos 20 años.

SINERGIA no se desarrolló sin problemas y tuvo tanto el período de rápido desarrollo como el estancamiento. En su primera etapa, SINERGIA (1991-2001) no afectó significativamente los procesos de toma de decisiones del gobierno y no fue un mecanismo eficaz de rendición de cuentas. A mediados de 2002, la nueva administración llegó al poder e introdujo la gestión por resultados, la transparencia y la responsabilidad como principios clave para la reforma del sector público a través del Programa de Renovación de la Administración Pública. SINERGIA recibió una nueva importancia y se convirtió en el punto focal de la reforma de la gestión basada en resultados.

La misión de SINERGIA es ayudar al gobierno a mantenerse en el camino y mejorar el desempeño como un medio para alcanzar sus objetivos de política pública a través de la provisión de información de desempeño oportuna y de calidad a los responsables de la toma de decisiones. Por lo tanto, los objetivos de SINERGIA son tres: (1) mejorar la efectividad y el impacto de las políticas gubernamentales, los programas y las instituciones públicas; (2) para ayudar a mejorar la eficiencia y la transparencia de la Planeación y la asignación de recursos públicos y (3) para estimular la transparencia en la gestión pública, en particular estimular la supervisión de los ciudadanos, es decir, el control social.

Los principales actores de la Política de Evaluación Nacional en Colombia son tres agencias: la Presidencia, el Departamento de Planeación Nacional y el Ministerio de Hacienda. Cada actor desempeña un papel clave en el logro del objetivo del sistema y para la coordinación entre ellos se designa un coordinador en una oficina particular de cada agencia.

La Presidencia: El Asesor de la Oficina del Presidente desempeña un papel clave en la institucionalización del monitoreo del objetivo del Plan Nacional de Desarrollo, ya que el Asesor del Presidente tiene el poder de confrontar a los ministros con respecto a su desempeño en el cumplimiento de los objetivos establecidos. Dependiendo del progreso informado por cada ministerio en relación con los objetivos, el Asesor identifica los casos particulares en los que la intervención del Presidente mismo ayudaría al ministerio a retomar el camino hacia el cumplimiento del objetivo. Dicha validación de alto nivel de la información de desempeño ayuda a aumentar su uso en los procesos de toma de decisiones del gobierno y simplifica la coordinación a nivel técnico. El Asesor del Presidente también participa en la definición de la agenda de evaluación al identificar las prioridades políticas que deben evaluarse para garantizar el logro de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo.

Departamento de Planeación Nacional (DPN): Es responsable de la planeación y evaluación en Colombia, así como de la Planeación y del presupuesto de inversión de capital (mientras que el presupuesto recurrente es responsabilidad de Hacienda). SINERGIA se ubica institucionalmente dentro del DPN y ayuda al gobierno nacional a desarrollar una mejor capacidad para lograr los objetivos de las políticas públicas.

Igualmente proporciona apoyo técnico a los ministerios y departamentos en términos de diseño y gestión, monitorea el desempeño de las políticas en términos de productos, resultados e impactos y brinda soporte técnico y evaluaciones de cofinanciamiento.

El DNP también asesora al Presidente y al CONPES para determinar qué programas financiar. El DPN tiene 10 direcciones, cada una a cargo de un sector. Estas direcciones trabajan con los ministerios de línea en las decisiones de política, seguimiento y evaluación de las mismas y toman decisiones sobre la asignación del presupuesto de capital para las políticas.

La Dirección de Evaluación de Políticas Públicas (DEPP) es la secretaría de SINERGIA, la agencia de coordinación a nivel nacional. Esta oficina está a cargo de liderar el proceso de monitoreo del Plan Nacional de Desarrollo y el diseño y ejecución de la agenda de la evaluación. También dentro del DNP se encuentra la Oficina de Inversión Pública y Hacienda (DIFP), que está a cargo de liderar el proceso de formulación y ejecución de los proyectos de inversión, a nivel nacional. Esta oficina tiene un papel específico en la ejecución del Plan Nacional de Desarrollo, ya que una parte significativa de los objetivos establecidos en el plan serán cumplidos por la implementación de proyectos de inversión. Esto hace que la asignación del presupuesto de capital sea un proceso de decisión que debe ser respaldado por información de desempeño.

Tanto la Oficina de Evaluación de Políticas Públicas como la Oficina de Inversión Pública y Hacienda están dirigidas por un director técnico, que informa directamente al Director General y al Director Adjunto del Departamento de Planeación Nacional, que tienen el estatus de Ministro y Viceministro, respectivamente. Por lo tanto, los productos clave del DPN son el Plan Nacional de Desarrollo y el Plan de Inversión. También trabaja en estrecha colaboración con las entidades de aprobación y prepara sus documentos. Tales entidades incluyen el Consejo Nacional de Política Económica y Social, el Consejo Nacional de Política Fiscal y el Congreso Nacional.

Ministerio de Hacienda: El Ministerio de Hacienda es responsable del uso efectivo y eficiente de los recursos financieros en Colombia. El Ministerio no se ocupa de los resultados y el impacto de las políticas. Dentro del CONPES hay un comité sectorial (a través de la Oficina Nacional de Presupuesto que trabaja en estrecha colaboración con el DPN para supervisar el presupuesto general.

Título 8

Planeación de compras de elementos en la Aviación del Ejército Nacional vs políticas de gobierno.

En la Aviación del Ejército y como cualquier empresa aeronáutica, se realizan ciertos protocolos y procedimiento en materia de adquisición de elementos para el funcionamiento de las aeronaves, estos planeamientos deben de ser muy detallados en proyección de tiempos y espacios de almacenamiento, puesto que cualquier pieza, por pequeña que sea, tiene un costo elevado y no hay cabida para errores de pedidos o ausencias de estos, y ciertos elementos son demasiado grandes y requieren espacios amplios para su almacenamiento. El funcionamiento de la Aviación del Ejército se divide en tres grandes campos: mantenimiento, operaciones y entrenamiento.

Estas áreas están engranadas entre sí, y para poder disponer del objetivo para el cual se tienen programadas las aeronaves, la operatividad de la Aviación no podrá funcionar si cualquiera de estas aéreas tiene algún tipo de inconveniente. Es por eso que el mantenimiento es un factor decisivo en el cumplimiento de la misión para la cual se creó la Aviación.

En el mantenimiento se desprenden también muchas áreas de responsabilidad, y una de ellas es logística de compras. Esta es la encargada de todos los procesos administrativos que va desde la asignación del presupuesto hasta recepción de los elementos.

¿Qué y cuánto comprar? Estas son las preguntas claves en el planeamiento y depende en primera estancia del presupuesto que el gobierno nacional asigna al ministerio de defensa, y este a su vez ajusta dicho presupuesto a sus diferentes Fuerzas Militares y de Policía.

El Ejército Nacional está conformado por unidades operativas mayores llamadas Divisiones. Las aeronaves son directamente responsabilidad de La División de Aviación Asalto Aéreo, a esta

unidad anualmente el ministerio de defensa nacional le asigna horas de vuelo para ser gastadas en un periodo fiscal de un año. El Ejército Nacional cuenta con 141 aeronaves entre helicópteros y aviones. Cada una de estas aeronaves tiene un cronograma anual de mantenimiento e inspecciones llamadas fases de mantenimiento, las cuales se realizan completadas ciertas horas de vuelo, unas de ellas se pueden realizar en el aérea de operaciones y otras obligatoriamente en un hangar aviónica. Estas fases de mantenimiento ya están programadas para cada año, así como los insumos, repuestos y elementos necesarios para llevar cada una de estas. Dentro de este rol de mantenimiento también están programado imprevistos y posibles incidentes o accidentes que pueden llegar a ocurrir.

Estos elementos de aviación deben ordenar a procedimientos de almacenamiento, recuperación, alistamiento e instalación que son mandatorios por cada una de las empresas fabricantes.

En este desarrollo del planeamiento, es cuando el gerente de mantenimiento debe visionar estos factores, conocer todos los elementos que pueden afectar el desarrollo del alistamiento de las aeronaves, y como ya lo hemos escrito antes, verificar muy detalladamente la intención que el gobierno nacional tiene con la misión institucional del Ejército. Por ejemplo, en el PND plan nacional de desarrollo 2014-2018 (documento que sirve de base y provee los lineamientos estratégicos de las políticas públicas formuladas por el Presidente de la República a través de su equipo de Gobierno) en el capítulo VIII “seguridad, justicia y democracia para la construcción de la paz”, en la parte de seguridad y defensa, es intención del gobierno nacional aumentar operaciones de apoyo humanitario para construcción de paz y operaciones defensivas contra nuevos grupos armados que se desprenden del narcotráfico, minería ilegal, delincuencia común entre otros, desembocando en un aumento de horas de vuelo considerable para las Fuerzas Militares y de policía. En este caso, si la División de Aviación y el comandante de la Brigada de

Mantenimiento no examinen estos nuevos objetivos, muchos componentes no se tendrán en cuenta dentro de sus planes de compras, y elementos indispensables para llevar a cabo los retos no serán adquiridos con el tiempo necesario para poder disponer de ellos.

Capítulo 4

Conclusiones

- El PND (plan nacional de desarrollo) es el documento que sirve de base y provee los lineamientos estratégicos de las políticas públicas formuladas por el Presidente de la República a través de su equipo de Gobierno. El PND se compone por una parte general y un plan de inversiones de las entidades públicas del orden nacional. Dentro del plan de desarrollo se consignan misiones especiales a las Fuerzas Militares como se relacionan en el capítulo VIII ‘seguridad, justicia y democracia para la construcción de paz’, las cual debe ser analizadas e interpretadas para obtener una base más sólida que nos ayude en la toma de decisiones al momento de realizar el plan de compras de elementos aeronáuticos para mantener las aeronaves de la Aviación del Ejército.
- Gracias a una buena interpretación de las políticas de gobiernos consignadas en los planes que este genera, se obtendrá una visión más amplia de los tipos de operaciones militares de aviación que se quieren llevaran a cabo, de aquí parte el fundamento principal para prepararan nuestras aeronaves con los elementos necesarios para cumplir con estas misiones.

- Dentro del desarrollo de planeamiento en compras de elementos aeronáuticos en la Aviación del Ejército Nacional, se deben tener en cuenta los objetivos superiores en la misión institucional de las fuerzas militares, de esto depende la utilidad que se le darán a las aeronaves y por ende la cantidad de horas de vuelo que se les asignarán por medio del ministerio de defensa.

Capítulo 5

Recomendaciones

- En la fase del planeamiento para compra de repuestos e insumos para las diferentes aeronaves del Ejército Nacional, se recomienda al gerente de mantenimiento tener todos los aspectos gubernamentales en cuenta para obtener resultados más acertados en esta inversión estatal.
- Prever la adquisición de elementos aeronáuticos esenciales para desarrollar misiones especiales que se encuentran plasmadas en el plan anual de desarrollo del gobierno nacional, como son las operaciones contra grupos ilegales, política integral contra las drogas, minería criminal, lucha contra las minas antipersona, lucha contra el contrabando, construcción de paz entre otras. Si bien se sabe que la Aviación del Ejército cuenta con ciertos elementos, existe muchas necesidades de modernizarlos, ya que cada vez más se innova en el mercado nuevas tecnologías aeronáuticas que respaldan las operaciones aéreas seguras y de mayor eficacia.
- Establecer dentro del proceso de planeación de compras, un delegado que estudie, analice y desarrolle propuestas para la adquisición de elementos de aviación basado en los diferentes

documentos estatales como el Plan Nacional de Desarrollo, esto con el fin de extraer las ideas que afectan la misión de las fuerzas militares que el gobierno nacional proyecta cada año.

- Hacer una evaluación general del material que se encuentra en las aeronaves y los depósitos aeronáuticos de la Aviación del Ejército con el fin de determinar la necesidad de nuevos y modernos elementos, con el fin de darle mayor eficiencia a las operaciones aéreas que demanda el actual gobierno nacional.
- Adquirir más elementos fundamentales para el desarrollo de misiones especiales de aviación como son herramientas para transporte de carga externa, evacuaciones aero-médicas, sistemas contra incendios forestales y rescate de personal, puesto que las políticas de gobierno que se vienen desarrollando desde el año 2014 requiere que las fuerza militares se enfoquen en nuevos retos y misiones, y los materiales especiales para el desarrollo de estas operaciones no son insuficientes para abarcar la demanda el territorio nacional.

Capítulo 6

Lista de referencias

- DAVAA (2018), documentos estadísticos Centro de Alistamiento para el Combate y Seguridad Operacional, documentos internos División de Aviación Asalto Aéreo.
- Decreto 734 (2012). Por el cual se reglamenta el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y se dictan otras disposiciones. Capítulo II. Sección VIII. De los Bienes y Servicios para la Seguridad y Defensa Nacional. Artículo 3.2.8.1. Bienes y servicios para la defensa y seguridad nacional.
- Departamento de planeación nacional (2014). Plan Nacional de desarrollo 2014-2018. Gobierno de la república de Colombia “todos por un nuevo país”. Contenido VIII seguridad justicia y democracia para la construcción de la paz.
- DPN (2018), Departamento de Planeación Nacional, Gobierno de Colombia. Recuperado de <https://www.dnp.gov.co/Plan-Nacional-de-Desarrollo/Paginas/Planes-de-Desarrollo-anteriores.aspx>
- El Tiempo (2017), sección economía. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/distribucion-del-presupuesto-del-2018-en-todos-los-ministerios-114328>
- IATA. (2005). International air transport association. Takes Giant Steps Forward to Simplify the& BusinessUS\$6.5 billion in potential savings. Recuperado de <https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2005-05-30-04.aspx>
- Ley 1150 (2007). Estatuto general de contratación pública. Artículo 2 modalidad de selección. Contratación directa. Contratación reservada del sector defensa.

Ley 80 (1993). Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. parágrafo 2 del artículo 41.

Ley 819. (2003). Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones. Capítulo I. Artículo 5o. Marco fiscal de mediano plazo para entidades territoriales.

MGM EJC-001 CREI-2. (2017). Manual de mantenimiento para la Aviación del Ejército. Brigada de Mantenimiento de Aviación No. 32. Normas para inspección y fases de mantenimiento.

SINERGIA. (2018). Dirección nacional de Planeación. Sistema nacional de evaluación de gestión y resultados. SINERGIA ¿qué es? recuperado de <https://sinergia.dnp.gov.co/paginas/internas/sinergia.aspx>