

Estudio De La Comercialización De Combustibles Líquidos Y Las Políticas Gubernamentales
Aplicadas En Momentos De Crisis En El Departamento Norte De Santander 2006 - 2016

Jenny Milena Cagua Pérez

Trabajo De Grado Para Optar El Título De Magister De Petróleo Y Gas

Director

Néstor Fernando Saavedra Trujillo

Magister en Ingeniería de Petróleos Texas A M University

Universidad Industrial De Santander

Facultad De Ingenierías Físico Químicas

Escuela De Ingeniería De Petróleos

Maestría En Ingeniería De Petróleos Y Gas

Bucaramanga

2018

Dedicatoria

A Dios por su infinito amor, por su respaldo y por las grandes bendiciones que me ha dado. La honra y gloria sea siempre para él.

A mis Padres y hermanos que me han acompañado y apoyado siempre de forma incondicional pese a los cambios y dificultades de la vida.

A un grupo de Nortesantandereanos que le han apostado a la comercialización legal de combustibles en esta zona de frontera y que han permanecido vigentes por más de tres décadas, pese a las múltiples dificultades. Es de admirar el esfuerzo, el empuje y gallardía ¡son grandes maestros!

Agradecimientos

A las personas que me he encontrado en el camino de la vida profesional y laboral, las cuales vieron en mí el potencial para hacer cosas diferentes y con resultados inesperados.

A los amigos y compañeros que siempre brindaron una voz de ánimo y energía para continuar.

A las instituciones públicas, privadas y agremiaciones por brindar la información y el apoyo a la elaboración de este estudio.

Tabla De Contenido

Introducción	18
1. Planteamiento del trabajo de aplicación.....	21
1.1 Objetivo General.....	21
1.2 Objetivos Específicos	21
1.3 Justificación	22
1.4 Metodología.....	23
2. Marco de Referencia	24
2.1 Antecedentes Investigativos	25
2.2 Marco Teórico – Conceptual	27
2.3 Marco Práctico.....	27
2.4 Marco Legal.....	28
3. Más Allá Del Contrabando, Lo Que Enfrenta La Legalidad En La Frontera	29
3.1 Contrabando:	31
3.2 Efecto cambiario.....	32
3.3 Políticas gubernamentales en Venezuela.....	34
3.3.1 Cupos de gasolina para bombas fronterizas.	35
3.3.2 Horarios de atención.....	35
3.3.3 SAFEC – Sistema de Abastecimiento Especial de Combustible.	35

3.4	Políticas gubernamentales en Colombia.....	36
3.5	Relaciones binacionales Colombo-Venezolanas.....	37
3.6	Clima / estado de vías.....	39
3.7	Grupos Ilegales al margen de la Ley	40
4.	Decisiones – De Las Crisis A La Norma	43
4.1	Cupos Ley Frontera	51
4.2	Introducido.....	52
4.3	Certificación Estaciones de Servicio	53
4.4	Importación de combustible de Venezuela.....	53
4.5	Plan abastecimiento mixto.....	53
4.6	Ofertantes en el mercado de los combustibles en la zona fronteriza.....	54
4.7	Estructuras de precios utilizadas en Norte de Santander	57
4.8	Flexibilidad en el manejo y control de cupos Ley Frontera (Anticipo cupos y extracupos/adiciones).....	58
5.	“Aquel Que No Conoce Su Historia Está Condenado A Repetirla”. ¿Aprendemos De Ella?	62
6.	Del Hecho Al Resultado, Que Tan Oportunas Y Eficientes Fueron Las Medidas Tomadas	70
7.	Conclusiones Y Propuesta De Solución. Pensar Fuera De La Caja, Salir Del Contexto De Lo Tradicional Y Romper Esquemas	82
7.1	Proyecciones energéticas en Colombia.	85

7.2	Condiciones actuales de Venezuela.....	88
7.3	Comercio de combustibles a nivel global.....	92
7.4	Propuesta de Solución	93
7.4.1	Optimización de costos.	95
7.4.2	Garantía de suministro.	95
7.4.3	Estructura de precios flexible.....	95
7.4.4	Comité interdisciplinario.....	96
7.4.5	Observatorio especializado.	96
7.4.6	Sistema de información de combustibles líquidos – Sicom.....	96
7.4.7	Fortalecimiento en los controles y cumplimiento de la Ley Anticontrabando ...	96
Referencias Bibliográficas		98
Apéndices		100

Lista De Tablas

Tabla 1 Diseño de investigación	24
Tabla 2 Resumen de las principales normas y lineamientos para el departamento Norte de Santander.....	29
Tabla 3 Normatividad comercialización de combustible en Colombia y zonas de frontera....	44
Tabla 4 Plan de abastecimiento de Norte de Santander	48
Tabla 5 Registro referente histórico precios ofertantes de combustible en frontera.....	54
Tabla 6 Esquema estructuras de precios utilizados en Norte de Santander en la década 2006 - 2016.....	58
Tabla 7 Matriz de análisis sobre las políticas y acciones gubernamentales aplicadas en la comercialización de combustible en Norte de Santander	61
Tabla 8 Características de los departamentos Norte de Santander, Santander y Nariño	72
Tabla 9 Volumen combustible acumulado año comercializado en los departamentos (galones)	73
Tabla 10 Promedios consumo de combustible en Norte de Santander antes y durante cierre de la frontera presentado en Agosto 2015 a Agosto 2016	84
Tabla 11 Total galones comercializados de combustible con precio Ley Frontera preferencial (exento de impuestos y subsidiado)	87

Lista De Figuras

Figura 1 Rutas del contrabando de gasolina en Norte de Santander. Adaptado de Diario La Opinión www.laopinion.com	31
Figura 2 Historia controles al contrabando en frontera – Norte de Santander. Fuentes: Dian, Ministerio de Minas y Energía, Diario La Opinión, Diario La Nación. Elaborado por la autora.	32
Figura 3 Comportamiento del Bolívar en efectivo en Cúcuta años 2005-2015. Adaptado de: Bolívar Cúcuta http://www.bolivarcucuta.com	33
Figura 4 Comportamiento del Bolívar en la frontera 2008-2016. Adaptado de: Seguimiento y registro de las publicaciones realizadas por el Diario La Opinión – Sección Económica. https://www.laopinion.com.co/economia	34
Figura 5 Países con la gasolina más barata. Adaptado de: Global Petrol Prices https://es.globalpetrolprices.com/gasoline_prices	36
Figura 6 Causas del cierre de la frontera. Adaptado de: Noticias24 http://www.noticias24.com	38
Figura 7 Artículo Diario La Opinión – Paras y militares venezolanos se asocian en las trochas. Adaptado de: Diario La Opinión https://www.laopinion.com.co/frontera/paras-y-militares-venezolanos-se-asocian-en-las-trochas-105167#OP	41
Figura 8 Distribución grupos armados al margen de la Ley ubicados en Norte de Santander. Adaptado de: Diario La Opinión https://www.laopinion.com.co/region/asi-estan-distribuidos-los-grupos-armados-por-norte-de-santander-119822#OP	42
Figura 9 Cuadro análisis de la Ley Frontera. Adaptado de: Fedesarrollo, 2010.....	47

Figura 10 Evolución cupo Ley Frontera en Norte de Santander. Adaptado de: Resoluciones cupos Ley Frontera –Ministerio de Minas y Energía. Fendipetroleo Norte de Santander	52
Figura 11 Diferencial precio gasolina corriente en pimpina versus estación de servicio en Cúcuta 2013 – 2016	56
Figura 12 Diferencial precio diesel en pimpina versus estación de servicio en Cúcuta 2013 – 2016.....	57
Figura 13 Sucesos trascendentales en la comercialización de combustibles en Norte de Santander (primera parte). Proyectado por el autor.	65
Figura 14 Sucesos trascendentales en la comercialización de combustibles en Norte de Santander (segunda parte). Proyectado por el autor.	66
Figura 15 Combustible acumulado año comercializado en los departamentos de Norte de Santander, Santander y Nariño del 2010 al 2016. Nota: Proyectado por el autor. Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía.....	74
Figura 16 Combustible comercializado durante los años 2010 a 2016 en Norte de Santander, Santander y Nariño. Nota: Proyectado por la autora. Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía.	75
Figura 17 Gasolinas comercializadas durante los años 2010 a 2016 en Norte de Santander, Santander y Nariño. Nota: Proyectado por el autor. Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía.	76
Figura 18 Diesel comercializado durante los años 2010 a 2016 en Norte de Santander, Santander y Nariño. Nota: Proyectado por el autor. Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía.....	77
Figura 19 Combustible comercializado en Santander - Diesel y gasolinas mes a mes desde 2010 al 2016. Nota: Proyectado por la autora. Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía.	78

Figura 20 Combustible comercializado en Nariño - Diesel y gasolinas mes a mes desde 2010 al 2016. Nota: Proyectado por la autora. Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía. 79

Figura 21 Combustible comercializado en Norte de Santander - Diesel y gasolina corriente mes a mes desde 2010 al 2016. Nota: Proyectado por la autora. Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía. 80

Figura 22 Indicadores de Venezuela – Banco Mundial. Adaptado de: Banco Mundial. <https://datos.bancomundial.org/pais/venezuela> 89

Figura 23 Estadísticas economía de Venezuela. Adaptado de: Wikipedia https://es.wikipedia.org/wiki/Econom%C3%ADa_de_Venezuela..... 90

Figura 24 Indicadores económicos Venezuela. Adaptado de: <http://economia.com.ve/indicadores-economicos-de-venezuela-2018/> Fecha: 15 de junio de 2018 90

Lista De Apéndices

Apéndice A. Población en departamentos limítrofes	100
Apéndice B. Consolidado de noticias sobre la crisis del combustible en frontera.	101
Apéndice C. Información gremio de estaciones de servicio de Norte de Santander	103
Apéndice D. Información volúmenes de combustible	121
Apéndice E. Cobertura estaciones de servicio por municipio en Norte de Santander	123

Glosario

Bs: Bolívar – moneda oficial en Venezuela (Hasta diciembre 2007).

BsF: Bolívar fuerte - moneda oficial en Venezuela (Enero 2008 – Agosto 2018).

BsS: Bolívar Soberano - moneda oficial en Venezuela (A partir de agosto 2018).

ECOPETROL: Ecopetrol S.A. es una Sociedad de Economía Mixta, de carácter comercial, organizada bajo la forma de sociedad anónima, del orden nacional (Colombiana), vinculada al Ministerio de Minas y Energía, de conformidad con lo establecido en la Ley 1118 de 2006. Emprendió actividades en la cadena del petróleo como una empresa industrial y comercial del Estado, encargada de administrar el recurso hidrocarburífero de la nación, y creció en la medida en que otras concesiones revirtieron e incorporó su operación.

EDS: Sigla estación de servicios

LF: Ley Frontera

MINMINAS: Ministerio de Minas y Energía

PIMPINEROS: personas que comercializan el combustible venezolano que llega a Colombia a través del contrabando.

PLATTS: es uno de los principales proveedores globales de información sobre energía, productos petroquímicos y metales y la principal fuente de precios de referencia de estos mercados.

PDVSA: Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA) es una empresa estatal S.A. venezolana cuyas actividades son la explotación, producción, refinación, mercadeo y transporte del petróleo venezolano.

PIB: Producto interno bruto.

PPM: Partes por millón (ppm) es una unidad de medida con la que se mide la concentración. Para el caso de combustible partículas por millón de azufre.

SAFEC: Sistema de Abastecimiento Especial de Combustible en Frontera / Zona de frontera. Venezolano.

SIC: Superintendencia de Industria y comercio.

SICOM: Sistema de información de combustibles.

Resumen en Español

TÍTULO: ESTUDIO DE LA COMERCIALIZACION DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS Y LAS POLITICAS GUBERNAMENTALES APLICADAS EN MOMENTOS DE CRISIS EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER 2006 - 2016*

AUTOR: Cacua Pérez, Jenny Milena**

PALABRAS CLAVE: Combustible, legalidad, pimpineros, frontera, Norte de Santander

DESCRIPCIÓN:

El presente estudio retrospectivo tiene como objetivo conocer y analizar la evolución del comercio de combustibles líquidos en la zona fronteriza con Venezuela, caso específico Norte de Santander durante la década 2006 – 2016. Principalmente dado por su ubicación geográfica y la relación socioeconómica fronteriza, la cual ha sido catalogada como una de las fronteras más dinámicas de Suramérica, siendo a su vez uno de los departamentos colombiano que colinda con el país con el combustible más barato del mundo. Dadas estas condiciones y en pro de un aporte de conocimiento frente a la comercialización formal de combustibles en esta región fronteriza, para la elaboración del estudio se realiza la identificación de las principales variables que afectaron la comercialización de combustibles en el departamento, el análisis de los sucesos y hechos históricos más relevantes en este periodo de estudio, la identificación de la normatividad vigente y las medidas implementadas por el gobierno y/o entes reguladores durante los momentos de crisis fronteriza. Por otra parte, se hace un análisis comparativo de la evolución de este sector en departamentos similares como Santander y Nariño. Así mismo, se extraen conclusiones y recomendaciones sobre el análisis respectivo y finalmente bajo el análisis, conocimiento y experiencia de la autora se expone una posible solución ante la problemática presentada en esta zona de limítrofe entre Colombia y Venezuela.

* Trabajo de Grado

** Facultad de Ingenierías Físico-Químicas. Escuela de Ingeniería de Petróleos. Director: Néstor Fernando Saavedra

Resumen en Inglés

TITLE: STUDY OF THE COMMERCIALIZATION OF LIQUID FUELS AND THE GOVERNMENT POLICIES APPLIED AT TIMES OF CRISIS IN THE NORTH OF SANTANDER DEPARTMENT 2006 - 2016*

AUTHOR: Cacia Pérez, Jenny Milena**

KEYWORDS: Fuel, legality, pimpineros, border, Norte de Santander

DESCRIPTION:

The objective of this retrospective study is to know and analyze the evolution of liquid fuels trade in the border area with Venezuela, specific case of Norte de Santander during the decade 2006 - 2016. Mainly given by its geographic location and the border socioeconomic relationship, which It has been cataloged as one of the most dynamic borders of South America, being in turn one of the Colombian departments that borders the country with the cheapest fuel in the world. Given these conditions and in favor of a contribution of knowledge in front of the formal commercialization of fuels in this border region, for the elaboration of the study the identification of the main variables that affected the commercialization of fuels in the department, the analysis of the most relevant historical events and events in this study period, the identification of the current regulations and the measures implemented by the government and / or regulatory bodies during times of border crisis. On the other hand, a comparative analysis is made of the evolution of this sector in similar departments such as Santander and Nariño. Likewise, conclusions and recommendations on the respective analysis are extracted and finally, under the analysis, knowledge and experience of the author, a possible solution to the problems presented in this boundary zone between Colombia and Venezuela is exposed.

* Master Thesis

** Facultad de Ingenierías Físico-Químicas. Escuela de Ingeniería de Petróleos. Director: Néstor Fernando Saavedra.

Introducción

La comercialización de combustibles líquidos en Norte de Santander ha tenido históricamente dificultades para el desarrollo y evolución de la misma, principalmente por la competencia desleal ante la presencia de la ilegalidad - contrabando de combustible proveniente de Venezuela, por el ejercicio propio de su actividad comercial y la dificultad en el retorno de la inversión, en específico por su ubicación geográfica y las condiciones particulares de su entorno socio-económico en los cuales se presentan momentos de crisis con alto impacto en la demanda de combustible.

“El comercio colombo-venezolano – según el Banco de la República (2015), en su publicación Indicadores de Coyuntura Económica Regional-ICER, Norte de Santander, Cúcuta-; ha experimentado desde los años setenta varias fases de auge y crisis, pero su etapa de crecimiento más importante fue la registrada entre 2004 y 2009. Este crecimiento del comercio se dio en respuesta de una serie de políticas y acontecimientos económicos a ambos lados de la frontera”. Ante el crecimiento demográfico, urbanístico y económico del departamento de Norte de Santander se ha incrementado la demanda de combustible local en los últimos años, generada por el aumento del parque automotor, la búsqueda de nuevas actividades empresariales no dependientes de la economía venezolana y los cambios de políticas, controles y suministro de combustible en el país vecino. Factores externos como las condiciones socio-económicas y políticas en Venezuela, así como el contrabando de combustible, son generadores de desabastecimiento de combustible en el departamento en situaciones críticas de orden social, económico y político (pimpineros, devaluación del Bolívar, relaciones binacionales, cierre de la frontera entre otras) y a su vez hacen que el mercado legal de combustibles sea variable e impredecible generando la necesidad de tener cambios o de toma de decisiones mediáticas que cubra las necesidades de hidrocarburo en el departamento. Frente a estos sucesos, se han observado

inconvenientes como variaciones intempestivas del mercado y del suministro de combustible, así mismo se detecta el desconocimiento de la problemática fronteriza en momentos de crisis, causado por los cambios de gobierno y en especial cambio de funcionarios públicos en los ámbitos local, departamental y nacional, que no logran dimensionar y gestionar oportunamente los requerimientos reales del sector ante sucesos de gran impacto en la economía y normal vivir del Norte Santandereano.

Los inconvenientes mencionados anteriormente pueden traer como consecuencia: afectación a la cadena de abastecimiento que trabaja legalmente en la zona (mayoristas y minoristas), confusión y desconocimiento del consumidor final, incertidumbre en la población y sector empresarial fronterizo, generando alerta y desasosiego. Por otra parte, el aprovechamiento de los grupos ilegales ante la especulación de precios, en especial en los momentos críticos, los cuales forjan mayores ingresos a la ilegalidad. Igualmente se desestimula la inversión en este sector de la economía dada la alta incertidumbre sobre el retorno de la inversión, y el fuerte impacto en la economía local para el desarrollo de cualquier actividad económica que tenga el combustible dentro de su estructura de costos de operación, por variaciones de precios y disponibilidad de producto.

La investigación busca identificar, recopilar y analizar la evolución de la comercialización de combustible en el departamento de Norte de Santander durante el periodo 2006-2016, este proceso retrospectivo se divide en cuatro fases. En la primera se identificará y definirá las principales variables que afectan el comercio de combustibles según los sucesos presentados entre los años 2006 y 2016. En la segunda se reconocen las decisiones y herramientas normativas que aplicó el gobierno para atender las crisis presentadas durante la década de estudio. En la tercera fase se construirá una línea del tiempo donde se evidencie los momentos de crisis y medidas aplicadas por

el estado. En la cuarta, se retomará toda la información y se realizará un análisis sobre los hechos presentados, así mismo se revisaran las cifras comparativas con departamentos similares como Santander y Nariño. Finalmente se llegaran a unas conclusiones y recomendaciones, a su vez se planteará una propuesta de solución ante la problemática expuesta.

1. Planteamiento del trabajo de aplicación.

1.1 Objetivo General

Elaborar un estudio sobre la comercialización de combustibles líquidos teniendo en cuenta las políticas gubernamentales aplicadas en momentos de crisis en Norte de Santander en el periodo 2006 – 2016.

1.2 Objetivos Específicos

- Identificar los principales factores que impactan la comercialización legal de combustibles en Norte de Santander, y documentar los sucesos más relevantes ocurridos en la década 2006-2016.
- Establecer las herramientas normativas y las decisiones tomadas por el gobierno para afrontar las dificultades en la comercialización legal de combustibles durante el periodo 2006-2016.
- Construir una línea de tiempo de los eventos más importantes y las acciones gubernamentales realizadas en los momentos críticos frente al impacto del contrabando.
- Analizar las variables y herramientas utilizadas en la década 2006-2016 durante la afectación de la comercialización de combustible en el departamento, realizando comparativo con departamentos con condiciones similares como Santander y Nariño.

1.3 Justificación

Históricamente la frontera Colombo-Venezolana (ver Apéndice A) ha presentado una dinámica económica de productos y servicios, la cual dinamiza algunos sectores específicos principalmente por el diferencial de precios dados por las políticas públicas propias de cada país. El combustible es uno de los productos con un mayor diferencial de precios, por eso a través de los años se ha generado a su alrededor una condición particular en el departamento de Norte de Santander, observándose un nivel de complejidad en la comercialización legal de combustible.

Este estudio permite conocer y entender la problemática existente en la frontera para comercializar combustibles, sirve como herramienta y guía ante la dinámica particular de la zona, registra los cambios y evolución de la comercialización legal de combustible en el departamento durante la década 2006 - 2016. Así mismo, beneficia a la comunidad en general, al sector productivo, a la cadena de abastecimiento y a los entes territoriales, generando bases conceptuales, identificando sucesos reales y herramientas que permitan formar alternativas que estabilicen el suministro y la comercialización de este hidrocarburo. Por otra parte, se convierte en un elemento relevante para las personas que intervienen en el sector, facilitando la toma de decisiones y acciones para afrontar los constantes cambios en esta zona geográfica de Colombia.

Se hace necesario documentar las experiencias y el desarrollo del sector de los combustibles en Norte de Santander, dejar un aporte de información, experiencia y conocimiento donde se enmarque, documente y analice este renglón de la economía del departamento que permitirá el aprendizaje, creación del conocimiento y brindará herramientas para la toma de decisiones que favorezcan y supla las necesidades del consumidor final y el sector empresarial de forma oportuna frente a las situaciones adversas que se puedan presentar a futuro.

1.4 Metodología

Tanto el enfoque cuantitativo como el cualitativo utilizan procesos rigurosos y sistemáticos para la producción de conocimiento. Hernández, Fernández y Baptista (2014,10), afirman que “El enfoque cualitativo busca principalmente la dispersión o expansión de los datos e información, mientras que el *enfoque cuantitativo* pretende acotar intencionalmente la información (medir con precisión las variables del estudio)”. El estudio cuantitativo se basa en investigaciones previas, mientras que el cualitativo se fundamenta primordialmente en sí mismo (Hernández, 2010). El estudio a realizar tiene un enfoque cualitativo y presenta algunos elementos cuantitativos. La realidad a estudiar es subjetiva, relativa de acuerdo al contexto donde surge la problemática expuesta. Así mismo, la meta de la investigación es describir, comprender e interpretar fenómenos presentados en la década del 2006 al 2016. La posición de la investigadora explícita, los valores y creencias de la misma e interviene en la investigación frente al fenómeno y problemática en particular caso específico comercialización de combustible en Norte de Santander.

El presente estudio tiene un alcance de tipo explicativo, se desarrolla sobre un periodo específico de tiempo y busca hacer una contribución para la académica y un aporte significativo de conocimiento al ejercicio comercial del sector de los hidrocarburos en Colombia y propiamente en la frontera colombovenezolana. Las fuentes de información utilizadas corresponden a fuentes oficiales, así mismo se toman fuentes confiables locales como medios de comunicación, gremio, conocimiento y experiencia de la autora, lo anterior, obedece a que no existe reportes oficiales sobre algunas variables que afectan la comercialización de combustibles (como cambio real en calle del Bolívar en la frontera, sucesos puntuales y únicos de la frontera, entre otros) debido al alto nivel de informalidad en la zona de estudio.

La autora se registrará por el diseño de la investigación según Tabla 1, y realizará las respectivas conclusiones y recomendaciones frente al análisis retrospectivo de la investigación. Por otra parte, realizará una propuesta de solución.

Tabla 1 Diseño de investigación

ENFOQUE CUALITATIVO	DISEÑO NO EXPERIMENTAL	FASES METODOLÓGICAS
		a. Identificar los principales factores que impactan la comercialización legal de combustibles en Norte de Santander, y documentar los sucesos más relevantes ocurridos en la década 2006-2016. Identificar y recopilar las experiencias vividas a través de este periodo de tiempo por medio de los grupos de interés y la autora, enmarcadas en un sustento normativo y sucesos de conocimiento público debidamente soportados.
		b. Establecer las herramientas normativas y las decisiones tomadas por el gobierno para afrontar las dificultades en la comercialización legal de combustibles durante el periodo 2006-2016. Buscar y documentar las normas existentes y vigentes en esta década, como las decisiones de estado para dar viabilidad a la actividad comercial de combustible en Norte de Santander.
		c. Construir una línea de tiempo de los eventos más importante y las acciones gubernamentales realizadas en los momentos críticos frente al impacto del contrabando: Consolidar e identificar los fenómenos de gran impacto y acciones gubernamentales realizadas en el periodo de tiempo 2006 - 2016.
		d. Analizar las variables y herramientas utilizadas en la década 2006-2016 durante la afectación de la comercialización de combustible en el departamento, realizando comparativo con departamentos con condiciones similares como Santander y Nariño: Retomar la información recopilada de los dos puntos anteriores y bajo la experticia de la autora, estudiar y analizar la mismas basadas en hechos y cifras de alto impacto y relevancia.

2. Marco de Referencia

2.1 Antecedentes Investigativos

Dentro de los aspectos más relevantes en la comercialización de combustibles en el departamento de Norte de Santander y las políticas públicas del mismo, se precisa analizar el contrabando de extracción de Venezuela como una variable de alto impacto en esta actividad económica, práctica que ha sido estudiada a través de los años. En el año 2001 la Unidad de Planeación Minero energética – UPME - desarrolló un documento (Guerrero, 2001) donde describe el proceso del contrabando de combustible en la frontera Colombo-Venezolana haciendo énfasis en las prácticas presentadas en los departamentos de la Guajira, Arauca y Norte de Santander. En los comentarios finales de este estudio se concluye varios puntos importantes e interesantes como: *a. El combustible ofrecido en los departamentos fronterizos con Venezuela, tales como La Guajira, Norte de Santander y Arauca, proviene en su mayoría del vecino país, siendo escasa la oferta del combustible colombiano. b. La única razón que incentiva la existencia del contrabando de combustibles por la frontera con Venezuela, es la existencia de un mercado diferencial de precios entre los dos países, que permite que el negocio tenga excelente rentabilidad. c. Una salida a este problema, sería la de ofrecer condiciones llamativas para todos los agentes que comercializan combustibles en la frontera con el vecino país, que permitiera que todos se sometan a las mismas reglas de juego en el mercado. d. La investigación presentada aquí, es tan sólo una introducción a un estudio detallado sobre el problema del contrabando de combustibles en la frontera con Venezuela, el cual debe constituirse como motivo de investigación continua por parte de las entidades involucradas en la regulación de combustibles en Colombia.*

Hoy continúan latentes estas afirmaciones, y ahondando más su impacto ante los cambios en el precio de la moneda venezolana dados por la fuerte devaluación del Bolívar (Antuny, Marcela & Milena).

El fenómeno del contrabando hizo que la comercialización legal de combustible limitara su ejercicio a través del tiempo, por la gran dificultad de competir con producto y costos superiores a los ofrecidos por la competencia desleal y al margen de la ley. Como mecanismo de mitigación del efecto generado, fue necesaria la creación y sanción de la Ley de frontera - Ley 681 de 2001, la cual permitió la exención de impuestos y algunas condiciones especiales para las zonas más afectadas con este flagelo. Lamentablemente se generaron otras condiciones adversas ante este fenómeno como explica Gracia, O., Maiguashca, M., Mejía, L. E., Yanovich, D., Cortés, S., Galindo, G., & Schutt, E. (2010) en el cuadernillo *La Ley de Fronteras y su efecto en el comercio de combustibles líquidos*, donde se identifica un nuevo fenómeno denominado contrabando técnico y/o desviación ilegal de combustibles líquidos desde la zona de frontera hacia el resto del país generando un costo fiscal tal como lo concluye el documento.

Durante los años 2008 al 2013 se vivieron dos procesos de importación de combustible Venezolano, los cuales permitieron comercializar legalmente este producto en el departamento, proceso que tuvo diferentes problemáticas (cierre fronterizo, suspensión por fallas en las relaciones binacionales, entre otras, las cuales se profundizarán en los capítulos 4,5 y 6 de este documento) ante la crisis presentada entre el gobierno de Colombia y el gobierno de Venezuela (Jabba, 2014) considerándose las relaciones binacionales y política pública como otro factor de relevancia en la comercialización legal de combustibles en Norte de Santander.

2.2 Marco Teórico – Conceptual

En la comercialización de combustible en frontera intervienen varios actores e instituciones públicas que han estado directamente e indirectamente en el desarrollo y evolución de esta durante la década del 2006-2016, de los cuales es preciso mencionar los más relevantes:

MMyE - Ministerio de Minas y Energía

UPME – Unidad de Planeación Minero Energética

SICOM – Sistema de Información de Combustible

FENDINORTE – Federación Nacional de Distribuidores de Combustibles y Energéticos,

FENDIPETROLEO capítulo Norte de Santander

ASESNORT – Asociación de Estaciones de servicio de Norte de Santander

Pimpineros – Personas que comercializan en recipientes plásticos combustible de contrabando

COOMULPINORT - Cooperativa Multiactiva de Pimpineros del Norte

EDS - Estaciones de Servicio o distribuidores minoristas

Distribuidores mayoristas

En el presente estudio se mencionará la intervención y aporte de estos actores en el desarrollo de la distribución de combustible en Norte de Santander durante la década del 2006 – 2016.

2.3 Marco Práctico

Dentro de la experiencia laboral y gestión del diario vivir en el sector de combustibles por casi una década en el departamento de Norte de Santander por la autora, se hace necesario reconocer

las grandes dificultades y la inestabilidad del mercado del combustible ante un entorno socio-económico fronterizo de gran complejidad (Jimenez,2008), observándose las siguientes situaciones en el contexto regulatorio, empresarial y comunidad:

- Desconocimiento del mercado por funcionarios públicos, en especial en los cambios de gobierno, ante un mercado tan volátil por la dinámica fronteriza.
- Alto grado de dificultad en el cálculo y/o proyección de volúmenes de combustible requerido para atender el mercado.
- Incertidumbre de la actividad comercial para el inversionista.
- Desasosiego y pánico en la comunidad en general.
- Caso sui generis, por su dinámica económica / binacional.

Ante estas situaciones es imperativo el desarrollo de conocimiento y herramientas que faciliten, concreten y analicen los escenarios vividos para tener mecanismos de respuesta ante un mercado tan cambiante.

2.4 Marco Legal

Por tratarse de política energética e impacto en la economía del país, la distribución de combustible en Colombia se encuentra reglamentada, y enmarca los casos especiales en frontera y sus lineamientos básicos, a continuación, se entrega la tabla 1 con resumen de sus principales normas y lineamientos los cuales se ampliarán y profundizarán durante el desarrollo de este estudio:

Tabla 2 Resumen de las principales normas y lineamientos para el departamento Norte de Santander

NORMA	DESCRIPCION
Ley 681 9 de agosto de 2001	Concesiones de combustible en las zonas de frontera y otras disposiciones en materia tributaria – Ley Frontera
Decreto 4299 25 noviembre de 2005	Establece los requisitos, obligaciones y el régimen sancionatorio, aplicables a los agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo, excepto GLP, señalados en el Artículo 61 de la Ley 812 de 2003, con el fin de resguardar a las personas, los bienes y preservar el medio ambiente.
Decreto 386 de Febrero 1 de 2007	Reglamenta el artículo 1º de la Ley 681 de 2001 y se toman otras medidas en materia de distribución de combustibles en Zonas de Frontera.
Resolución # 124061 de 12 marzo de 2008	Plan de Abastecimiento para Norte de Santander
Ley 1762 de 2015	Ley Anticontrabando

3. Más Allá Del Contrabando, Lo Que Enfrenta La Legalidad En La Frontera

Durante varias décadas se ha identificado el contrabando de bienes a lo largo de la frontera Colombo-Venezolana, elaborándose un sin número de estudios y medidas frente a este flagelo en lo corrido del tiempo. Especialmente se ha documentado el contrabando de extracción de

combustible de Venezuela hacia Colombia, motivado principalmente por las altas cifras de dinero que se tranzan en esta actividad ilícita, el tráfico de influencias, la corrupción, el gran número de familias dependientes de esta actividad y los grupos al margen de la ley que se solventan económicamente de la misma. Sin embargo, no se ha detenido la mirada a la legalidad, y menos a conocer ¿cómo vive la legalidad en estas zonas fronterizas? Debido al fuerte lazo histórico, social y comercial como una de las fronteras más dinámicas y complejas de Latinoamérica, para este documento se toma como caso de estudio la comercialización legal de combustible en el departamento de Norte de Santander.

Gran parte del desarrollo y modernismo ingresó al departamento de Norte de Santander por la frontera debido a la cercanía de un país avanzado como Venezuela. El departamento de Norte de Santander tuvo la oportunidad de conocer en los primeros años del siglo XX el ingreso de vehículos de combustión, y de las primeras estaciones de servicio que se instauraron en la capital San José de Cúcuta. Desafortunadamente ante la inestabilidad y cambios en la economía del departamento, la comercialización legal de combustible en la zona con gran dificultad ha logrado mantenerse vigente ante las crisis presentadas durante el paso de los años, y ante un flagelo que lo ha acompañado por décadas. Pero a su vez nace una incógnita, este flagelo “el contrabando” ¿es el único talón de aquiles para la comercialización legal de combustibles en Norte de Santander?, en realidad son muchas las variables las que afectan este sector económico en esta región fronteriza, para efectos de este estudio, se expondrán los elementos más relevantes para tener un mejor análisis desde la definición de los mismos, los cuales se vislumbraron frente a la observación, seguimiento, y registros del autor por casi una década de experiencia en la zona (htt1). En este capítulo se identificarán y analizarán los factores más importantes presentados durante la década 2006–2016 identificadas así:

3.1 Contrabando:

El diccionario de la Real Academia Española señala claramente que el contrabando es la “Introducción en un país o exportación de mercancías sin pagar los derechos de aduana a que están sometidas legalmente. Comercio de mercancías prohibidas por las leyes a los particulares. Mercaderías o géneros prohibidos o introducidos fraudulentamente en un país”. Es definitivamente una actividad ilegal, donde se comercializan bienes que no han pagado impuestos o aranceles aduaneros, ni poseen ningún tipo de permisos legalmente emitidos por las autoridades nacionales. Es evidente que el contrabando de extracción de combustible de Venezuela tiene una amplia trayectoria a lo largo del tiempo, del cual se desglosa el conocido y documentado fenómeno de los Pimpineros (Egea, 2013) o comercializadores ilegales de este hidrocarburo en la frontera, de los cuales dependen económicamente miles de familias en esta zona limítrofe.



Figura 1 Rutas del contrabando de gasolina en Norte de Santander. Adaptado de Diario La Opinión www.laopinion.com

También se debe reconocer que con el paso del tiempo ha venido evolucionando los controles al contrabando, sin embargo, el problema aún sigue presente. En la figura 2 se ilustra una breve reseña histórica:



Figura 2 Historia controles al contrabando en frontera – Norte de Santander. Fuentes: Dian, Ministerio de Minas y Energía, Diario La Opinión, Diario La Nación. Elaborado por la autora.

Se puede afirmar que el contrabando es un fenómeno complejo que ha permanecido vigente por varias décadas, es difícil de atacar, y tiene consigo variables socioeconómicas (efecto cambiario, tasa de desempleo, relaciones binacionales, política pública venezolana, entre otras) y de orden público las cuales no son controlables en su totalidad por el gobierno colombiano.

3.2 Efecto cambiario

Desde el año 1983 el Gobierno Venezolano implementó el control cambiario en su territorio, el cual a través de los años y por políticas de sus gobernantes, ha tenido varias modificaciones (RECADI, CADIVI, SIMADI entre otros) con un único fin, evitar la fuga de capitales y mantener

el precio del bolívar frente al dólar en una tasa fija (León, 2016). Evidentemente esto ha traído consigo la distorsión de la economía del vecino país, generando escenarios de permanente inestabilidad de la moneda y sus frecuentes devaluaciones.

Debido a la existencia del control de cambio en Venezuela, se puede decir que el cambio real en calle ó casas de cambio fronterizas maneja un comportamiento distinto del Bolívar Fuerte “oficial”, ya que se su valor se calcula basándose en el comercio fronterizo según la oferta y la demanda de transacciones reales en frontera. Por ende, las tasas de cambio reales marcan fuertemente la devaluación del Bolívar Fuerte, por otra parte, cada vez su valor disminuye frente al peso colombiano, tal como se observa claramente en las cifras tomadas de fuentes locales en la figura 3 y 4

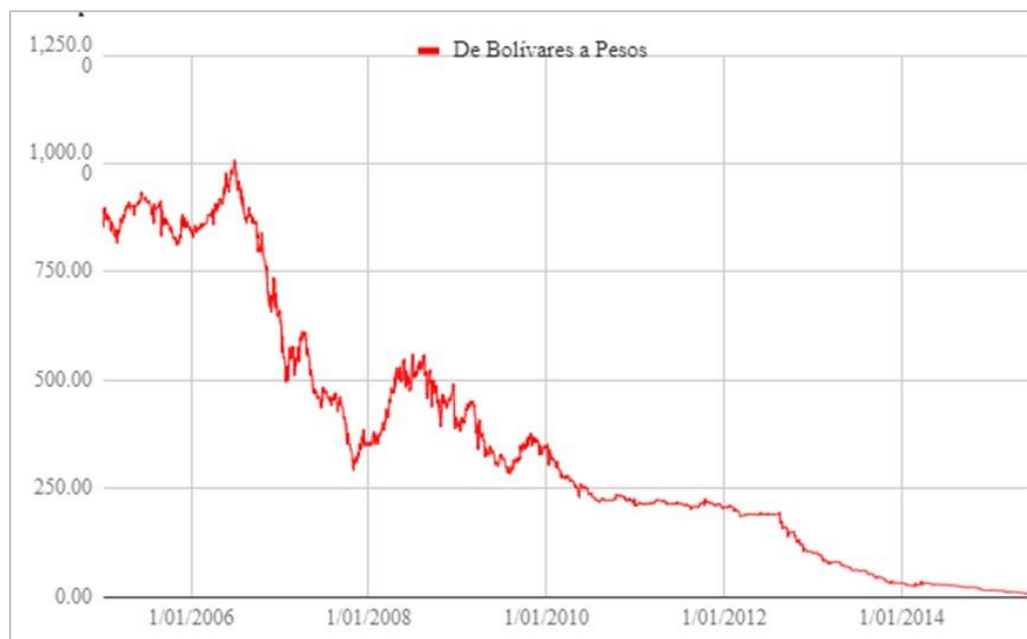


Figura 3 Comportamiento del Bolívar en efectivo en Cúcuta años 2005-2015. Adaptado de: Bolívar Cúcuta <http://www.bolivarcucuta.com>



Figura 4 Comportamiento del Bolívar en la frontera 2008-2016. Adaptado de: Seguimiento y registro de las publicaciones realizadas por el Diario La Opinión – Sección Económica.
<https://www.laopinion.com.co/economia>

El diferencial cambiario entre el Bolívar Fuerte y el peso Colombiano genera la dinamización e incentiva el contrabando de extracción de combustible, principalmente porque permite percibir mayores ingresos a lo largo de su cadena de distribución e intermediación, con un costo de producto constante en Bolívares pero que a su vez disminuye ante la devaluación de dicha moneda, dejando al combustible legal Colombiano en una posición nada competitiva frente al producto ilegal ofrecido en la zona fronteriza, afectando a la legalidad, al fisco municipal, departamental, y debilitando el poder de gobernabilidad en la zona. Como se puede apreciar, esta década marcó el desplome del Bolívar, reflejo de una economía en decadencia.

3.3 Políticas gubernamentales en Venezuela

En Venezuela el precio de la gasolina es un tema muy debatido y susceptible, tal como se conoce históricamente con lo ocurrido en el año 1989 con el Caracazo. Sus gobernantes

mantuvieron el precio inmóvil durante dos décadas, realizando un esfuerzo económico al subsidiar este hidrocarburo e importar combustible para suplir la demanda interna del mismo. Así el gobierno Venezolano al verse afectado por el contrabando de extracción de combustibles, se ha visto en la necesidad de implementar medidas de control y políticas alternas en la frontera con Colombia, las cuales se ven representadas en:

3.3.1 Cupos de gasolina para bombas fronterizas. Para frenar la fuga de gasolina y ACPM hacia Colombia en la modalidad de contrabando, el Ministerio del Poder Popular para la Energía y Petróleo de Venezuela, ha liderado el Plan de Automatización para el Suministro de Combustible, el cual consiste en asignar cupos máximos de combustible para las bombas ubicadas en la frontera como sistema de control y vigilancia del consumo de este hidrocarburo.

3.3.2 Horarios de atención. Para las estaciones de servicio en la frontera se determinó que los lunes, miércoles y viernes podrán llenar los vehículos cuya placa termine en 0, 1, 2, 3 y 4, y los martes, jueves y sábado, los automotores con matrícula finalizada en 5, 6, 7, 8 y 9. Medidas transitorias según situación puntual.

3.3.3 SAFEC – Sistema de Abastecimiento Especial de Combustible. Son las estaciones de servicio que estaban disponibles para suministrar combustible a los vehículos de procedencia colombiana con precios superiores al interior de Venezuela y con unos horarios de atención limitados.

Las medidas mencionadas han disimulado parte de la crisis económica, social y política de Venezuela. Sin embargo, hasta el mes de febrero de 2016 el presidente Nicolás Maduro tomó una

fuerte decisión. Después de 20 años realizó un incremento al precio de la gasolina el cual llegó al 6.000% manteniéndose aun con el precio más barato del mundo. En la figura 5 se evidencia que un litro de gasolina premium de 95 octanos costaba alrededor de 10 centavos de bolívar, o un centavo de dólar, pasando a costar 6 bolívares, o alrededor de 60 centavos de dólar. Aun después de dos años de implementar la medida, frente a su fuerte devaluación, la gasolina venezolana sigue ocupando el primer lugar en la lista de las gasolinas más barato del mundo.



*Figura 5 Países con la gasolina más barata. Adaptado de: Global Petrol Prices
https://es.globalpetrolprices.com/gasoline_prices*

La comercialización de combustibles en el departamento de Norte de Santander ha estado y seguirá estando afectada, ya que comparte su frontera con el país que históricamente mantiene el precio del combustible más barato del mundo.

3.4 Políticas gubernamentales en Colombia.

El gobierno Colombiano cuenta con políticas energéticas y lineamientos claros en su territorio. Para el caso del combustible tiene un marco legal regulatorio, apoyado tecnológicamente con una

plataforma denominada SICOM – Sistema de Información de Comercialización de Combustibles con el cual documenta, supervisa y controla este sector tan relevante en su economía.

En cuanto a las políticas fronterizas en Colombia, han sido el reflejo de la reacción a las situaciones y crisis presentadas en las fronteras. Norte de Santander es un caso especial, el cual es considerado su principal reto, dado su comportamiento variable y sus fuertes impactos tanto negativos como positivos en el sector y en la economía del país. En el cuarto capítulo de este documento se profundizará en las herramientas normativas y las decisiones tomadas por el gobierno nacional frente a las zonas fronterizas y específicamente frente a la situación de Norte de Santander.

3.5 Relaciones binacionales Colombo-Venezolanas.

Por lograr su independencia con Simón Bolívar, por haber hecho parte de la Gran Colombia, y por compartir una extensa frontera que los delimita geográficamente, Colombia y Venezuela se han considerado países hermanos. A través de la historia han tenido fuertes lazos comerciales y de cooperación, como también grandes luchas bilaterales. Las crisis políticas y los conflictos entre los dos gobiernos han afectan el desarrollo de la zona fronteriza.

Para el periodo 2006-2016 se evidenciaron fuertes situaciones en las relaciones binacionales, iniciando roses entre los gobiernos Uribe-Chávez desde el año 2003. Sin embargo, en febrero del año 2006 se debilitaron las relaciones por una fuerte acusación del presidente Hugo Chávez señalando al gobierno colombiano de querer asesinarlo, soportando su versión por las declaraciones de un ex paramilitar ante autoridades venezolanas.

En la figura 6 se presenta un resumen elaborado por noticias 24 con los hechos asociados al cierre de frontera en el periodo de análisis:

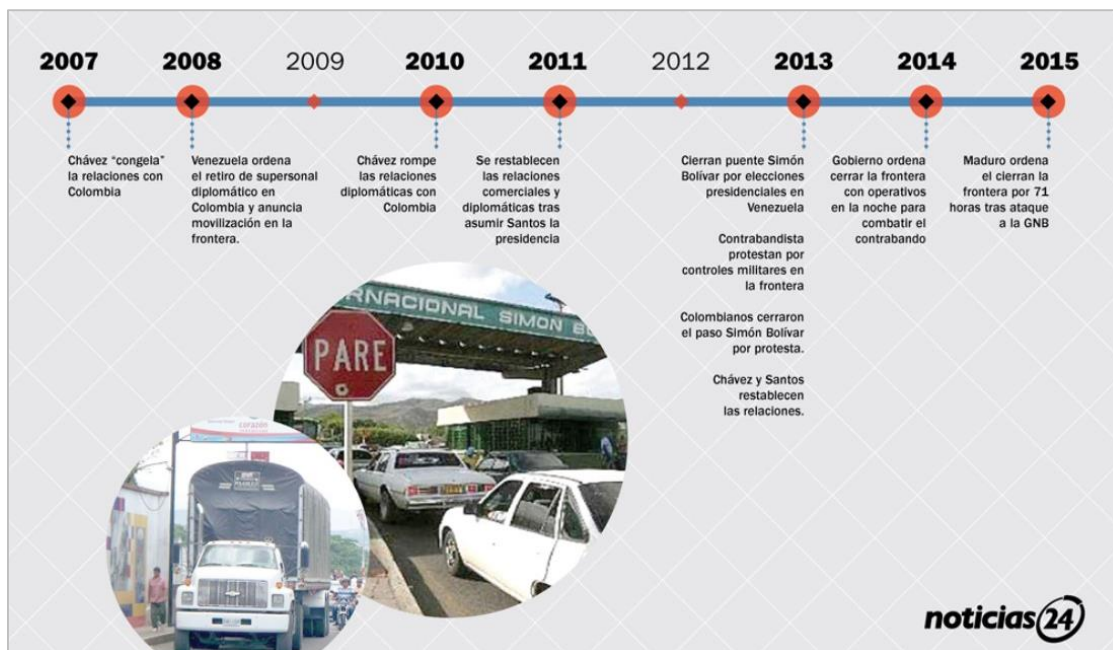


Figura 6 Causas del cierre de la frontera. Adaptado de: Noticias24 <http://www.noticias24.com>

A mediados del 2008 las relaciones binacionales estuvieron cercanas, y dio lugar al primer proceso de importación de combustibles que inició en agosto de 2008 y finalizó en agosto de 2009. En 2010 el presidente Hugo Chávez rompe las relaciones diplomáticas. Al subir Juan Manuel Santos a la Presidencia de Colombia las relaciones con Venezuela toman un nuevo aire, así mismo, se vivió un segundo ciclo de importación que inició en abril de 2011 y finalizó en mayo de 2013 afectando nuevamente al departamento de Norte de Santander. En agosto de 2015 las relaciones se tensan nuevamente ante una situación puntual con dos guardias venezolanos en la frontera, generando una actitud de desconcierto y agresividad por parte del Presidente Nicolás Maduro, llegando al punto de la expulsión de cientos de colombianos ubicados en territorio venezolano y el cierre definitivo de la frontera por parte del gobierno venezolano.

Para el año 2016, retornan nuevamente las relaciones entre los presidentes Santos y Maduro ante la grave situación de Venezuela. Como resultado de este acercamiento en agosto de este año

inicia la apertura gradual de la frontera, casi un año después del cierre de la misma. Las relaciones diplomáticas entre los dos países enmarcan la situación socioeconómica y son definitivamente relevantes para el departamento de Norte de Santander, que se ve afectado o favorecido por las mismas. Igualmente tiene alta relevancia e impacto en la comercialización de combustibles en esta zona fronteriza.

3.6 Clima / estado de vías.

Las principales vías de acceso al territorio Colombiano en Norte de Santander para el contrabando de extracción de combustibles han sido históricamente los ríos fronterizos tales como: Táchira, Pamplonita, Guarumito, Zulia y Tarra. Ante las fuertes lluvias e inviernos pronunciados se dificulta el transporte de este producto ilícito por este medio, generando considerables incrementos en el precio del mismo aumentado básicamente por el grado de dificultad y riesgo que debe afrontar, perdiendo la competitividad ante el combustible legal, convirtiéndose esto en una de las formas con las cuales inesperadamente se incrementa la demanda de combustible en las estaciones de servicio.

Para el caso puntual, Colombia vivió en el 2010-2011 uno de los inviernos más fuertes declarado por el Presidente Santos en emergencia económica, social y ecológica, y en especial de impacto para Norte de Santander. En diciembre de 2010 las vías se colapsaron aislando totalmente a la ciudad de Cúcuta del país, como parte de sus municipios y de relevancia el caso del municipio de Gramalote que desapareció totalmente. El departamento reportó solo por ese mes un incremento

en los volúmenes de combustibles del 25% respecto al mes inmediatamente anterior, únicamente por las dificultades presentadas por la emergencia invernal.

Sin embargo, queda una gran reflexión sobre el requerimiento de combustibles para vehículos de atención y maquinarias necesarias en este tipo de emergencias, ¿qué puede pasar con los municipios donde no existen estaciones de servicio?. Más allá del contrabando, está también la responsabilidad sobre la atención, el cuidado de la comunidad y la prestación de un servicio público, tal como lo estipula la Ley.

3.7 Grupos Ilegales al margen de la Ley

Los grupos ilegales al margen de la ley son una realidad que ha tenido que cargar el País por más de cinco décadas, pero que también se ha transformado con el tiempo. Indiscutiblemente no se puede omitir lo que se vive en la línea fronteriza con Venezuela y en el Catatumbo, ambas bajo el territorio Nortesantandereano.

Tal como se evidencia en los principales medios de comunicación en la frontera (ver figura 7) Diario La Opinión “El Contrabando tan rentable como la droga: El cartel del contrabando, organizado en grupos armados, bandas criminales al servicio del narcotráfico (Bacrim) y “Megateo”, mueven más de un millón de galones (gasolina, Acpm) mensuales que llegan desde Venezuela hacia Puerto Santander y Cúcuta para distribuirlos en Ocaña, gran parte del Catatumbo y el sur del César”.



Figura 7 Artículo Diario La Opinión – Paras y militares venezolanos se asocian en las trochas. Adaptado de: Diario La Opinión <https://www.laopinion.com.co/frontera/paras-y-militares-venezolanos-se-asocian-en-las-trochas-105167#OP>

Se conoce a través de varias denuncias y publicaciones que en el departamento de Norte de Santander que se encuentran varios grupos al margen de la ley como: ELN, los pelusos, clan del golfo, los rastrojos y las bacrim (ver figura 8).



Figura 8 Distribución grupos armados al margen de la Ley ubicados en Norte de Santander. Adaptado de: Diario La Opinión <https://www.laopinion.com.co/region/asi-estan-distribuidos-los-grupos-armados-por-norte-de-santander-119822#OP>

Lo anterior deja en evidencia que la comercialización legal de combustibles no está ajena a este flagelo, ya que estos grupos tienen fuerte influencia en gran parte del territorio del departamento y en las vías de acceso a sus municipios.

Con las variables expuestas anteriormente se puede afirmar que no solo el contrabando afecta la comercialización legal de combustibles en el departamento, sin embargo, es un factor de gran peso en el impacto de esta actividad lícita e importante para la economía y desarrollo de Norte de Santander. A través del tiempo estas variables han afectado, y en ciertas oportunidades beneficiado al sector legal de combustibles, sin embargo, estas variables son externas y ajenas a los actores

legales, e inclusive se salen de las manos de los entes gubernamentales. Se podría decir que se debe convivir y crecer con ellas, pero ¿que se ha hecho? y ¿cómo adaptarse a un ambiente tan agreste y cambiante, y seguir en la lucha? Esto se analizará y mencionará en el desarrollo del presente estudio.

Se sugiere a los entes reguladores reconocer la existencia de las variables mencionadas en este capítulo y el impacto en el comercio legal de combustibles, lo anterior, para que sea un referente histórico, real y palpable a la hora de tomar decisiones y acciones normativas frente a la regulación y vigilancia de este renglón económico, especialmente ante los sucesos de impacto que inestabilizan la cadena de comercialización de combustibles en esta zona fronteriza del país tal como se evidencia en este capítulo. Dado que no es suficiente información para realizar un análisis, en el siguiente capítulo se identificará y relacionará las decisiones y herramientas normativas establecidas por el ente regulador para sobrellevar los inconvenientes presentados y poder ejercer el comercio de combustibles en Norte de Santander.

4. Decisiones – De Las Crisis A La Norma

Los combustibles son indispensables para el desarrollo económico del país y como política gubernamental esta línea del sector energético se encuentra fuertemente regulada y vigilada por el Ministerio de Minas y Energía en cabeza de la dirección de hidrocarburos y por la Superintendencia de Industria y comercio.

La carta de navegación del sector de los combustibles es sin duda alguna el marco normativo, donde se establecen los lineamientos, las reglas y esquemas con el cual se puede ejercer la esta

actividad comercial a nivel nacional. En la Tabla 2. Normatividad comercialización de combustible en Colombia y zonas de frontera se describen las normas y leyes establecidas para este renglón económico. Para efectos de este estudio, es necesario recopilar y mencionar las normas vigentes y expedidas durante los años 2006 al 2016, haciendo especial énfasis en la zona de frontera y profundizando el caso del departamento de Norte de Santander.

Tabla 3 Normatividad comercialización de combustible en Colombia y zonas de frontera

Año	Norma	Descripción
1995	Ley 191 de 1995	Establece dispositivos que garanticen el recaudo y pago de impuestos para reforzar las finanzas del departamento en zonas de frontera.
2001	Ley 681 de 2001	Indica nuevas disposiciones tributarias y cambio modifica el régimen de distribución de combustibles en las zonas de frontera.
2001	Decreto 2195 de 2001	Normativa el Artículo 1 de la ley 681
2002	Ley 788 de 2002	Expide normas que modifican las medidas de la sobretasa y en materia tributaria.
2004	Decreto 2340 del 23 de Julio de 2004 y Decreto 4236 del 16 de diciembre de 2004	Se autoriza la importación de combustible en Zonas de Frontera. Norte de Santander a través de Centros de Acopio y puntos de recolección (Introducido)
2005	Decreto 4299 de 2005	Establece los requisitos, obligaciones y sanciones para los agentes de la cadena.
2006	Decreto 2363 de 17 de Julio de 2006	Volúmenes máximos de combustible importado de la República de Venezuela para los departamentos en zona fronteriza

2007	Decreto 386 de 2007	Disposiciones legales en el almacenamiento, transporte y distribución de combustibles en zona de frontera; asignación de cupos e informes mensuales.
2007	Decreto 1333 de 2007	Modifica y establece disposiciones a los agentes de la cadena de distribución de combustibles.
2009	Sentencia No. 44001-23-31-000-2005-00760-01 del Consejo de Estado	Sanciones a Gobernantes permisivos con los expendios ilegales de combustible. Caso Riohacha - Guajira
2010	Decreto 2776 de 2010	Modifica el decreto 386 de 2007 para establecer disposiciones en la distribución del combustible, asignación cupos y reportes mensuales a entes control.
2010	Resolución 0423 de 2010	Establece la metodología para la asignación de cupos en zona de frontera.
2010	Ley 1430 de 29 de diciembre de 2010	Art. 8 “sanciones por violación de exenciones” y Art. 9 nuevas disposiciones en materia de cupos e indica al Ministerio de Minas y Energía como regulador y coordinación de las actividades para la distribución de combustibles zona de frontera.
2010	Decreto 02776 de 3 de agosto de 2010	Estación de Servicio en zona de frontera puede actuar como Comercializador Industrial hasta 70% de su cupo, previa notificación y cumplimiento de requisitos ante Ministerio de Minas y Energía.
2011	Resolución 124543 de 2011	Establece procedimientos para manejo de documentación y SICOM - Sistema de Información de Combustibles Líquidos del Ministerio de Minas y Energía.
2011	Ley 1480 de 12 de octubre de 2011	Estatuto del Consumidor – Distribución combustibles cumple un servicio público.

2011	Decreto 4130 de 3 de noviembre de 2011	Reasignación funciones a la SIC Superintendencia de Industria y Comercio para controlar y vigilar la actividad distribución de combustibles en las estaciones de servicios automotrices y fluviales en el país.
2012	Resolución 124008 de 2012	Modifica la cesión de cupos Ley Frontera en zona de frontera.
2013	Decreto 0568 de 2013	Reglamenta parcialmente la Ley 1607 sobre el impuesto nacional de los productos con excepciones tributarias.
2014	Decreto 1475 de 5 de agosto de 2014	Deroga los decretos 2337, 2338, 2339, <u>2340</u> , <u>4236</u> , 4237 de 2004 y <u>2363</u> de 2006, por las razones expuestas en la parte motiva del presente decreto. Sobre la Superintendencia de Industria y Comercio, se estableció que el presente acto administrativo no persigue fines regulatorios que impacten el mercado de los combustibles y tampoco tiene incidencia sobre la libre competencia.

Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía. <https://www.minminas.gov.co/normatividad>. Resumen elaborado por la autora.

Fedesarrollo realizó un estudio de la Ley frontera y su efecto en el comercio de combustibles líquidos (García, 2010) documento en el cual se mencionan dos fenómenos importantes: a. contrabando técnico y b. el costo fiscal de la ley de fronteras, los cuales sin duda alguna afectan el fisco de la nación, en la Figura 9. Cuadro análisis de la Ley Frontera se observa un resumen del estudio y planteamientos del mismo.

○ Baja ◐ Media ● Alta	EFFECTIVIDAD	EFICIENCIA ECONÓMICA	IMPLEMETACIÓN
Derogar la Ley 681 de 2001	●	●	○
Redefinir las Zonas de Frontera	◐	◐	◐
Modificar Decreto 1333 de 2007 (Bandera blanca)	◐	◐	◐
Modificar Ley 788 de 2002 (Diferencial de sobretasa)	◐	●	◐
GPS y sellos electrónicos	●	●	◐
Establecer centros de abastecimiento dentro de las Zonas de Frontera	◐	○	◐
Aumentar controles con la DIAN	◐	◐	◐
Asignar el transporte entre mayorista y EDS por medio de licitaciones	●	◐	◐
Aplicación sanciones vigentes	●	●	○
Asignar cupos de combustible con mecanismo de regresiones	◐	◐	◐
Asignar cupos por méritos en subastas	●	◐	◐
Acuerdo político con Venezuela	●	●	○

Figura 9 Cuadro análisis de la Ley Frontera. Adaptado de: Fedesarrollo, 2010.

Según el planteamiento propuesto al derogar la ley frontera, eliminando toda excepción de impuestos se haría más efectiva la comercialización de combustibles y más eficiente económicamente hablando, sin embargo esta propuesta no tiene en cuenta una investigación profunda en cada zona fronteriza, las cuales tienen unas particularidades socioeconómicas e impactos diferentes para la nación. En el caso de estudio, Norte de Santander comparte la frontera más dinámica de Suramérica con el país con el combustible más barato del mundo, que conlleva a un alto nivel de complejidad que requiere mayor observación, profundización y análisis.

No obstante, frente al planteamiento presentado por Fedesarrollo y ante las fuertes críticas de la Ley, el gobierno central ha implementado otros mecanismos de control a nivel nacional y en zonas de frontera tales como:

a. Implementación de Sicom - Sistema de Información de Combustibles Líquidos del Ministerio de Minas y Energía a nivel nacional.

b. Control y vigilancia por parte de la SIC - Superintendencia de Industria y comercio sobre las estaciones de servicios automotrices y fluviales en todo el territorio nacional.

c. Ubicación de planta de abastecimiento en zonas de frontera.

d. Abanderamiento de estaciones de servicio en zonas de frontera – marca del mayorista que abastece la estación de servicio.

e. Cambios en la metodología para la asignación de cupos Ley frontera.

f. Visitas técnicas a la infraestructura de las estaciones de servicio por parte de la SIC - Superintendencia de Industria y Comercio, y de parte del Ministerio de Minas y Energía en zonas de frontera. Entre otras acciones planteadas por los entes reguladores.

En el Decreto 386 de 13 de febrero de 2007, artículo 3 se establecen los lineamientos generales del plan de abastecimiento para el departamento de Norte de Santander (Tabla 3. Plan de abastecimiento Norte de Santander) los cuales se estipularon y adaptaron con el paso del tiempo según las necesidades presentadas.

Tabla 4 Plan de abastecimiento de Norte de Santander

Año	Norma	Descripción
2007	Resolución # 124103 de 23 abril de 2007	Se aprueba plan de abastecimiento para la distribución de combustibles importados de la República de Venezuela y/o producidos en el país en los municipios fronterizos del departamento de Norte de Santander
2008	Resolución # 124061 de 12 marzo de 2008	Por la cual se modifican los planes de abastecimiento y se otorgan unos vistos buenos y se toman otras medidas. Ingreso nuevo mayorista.
2008	Resolución # 124371 de 29 diciembre de 2008	Ajuste a rutas y tiempo de guías de acuerdo con la ubicación de las plantas mayoristas existentes. Se estipula

		condiciones Plan de abastecimiento mixto (importado - nacional)
2010	Resolución 124407 de 23 de julio de 2010	Se adiciona ruta y tiempo de guía al municipio de Cáchira.
2010	Resolución # 124407 de 23 julio de 2010	MinMinas autoriza e incluye a Coomulpinort (Cooperativa de Pimpineros) como distribuidor mayorista.
2012	Resolución # 124147 de 30 marzo de 2012	Se modifica tiempo de guía Eds La DonJuana
2015	Resolución # 31688 de 30 diciembre de 2015	Se aprueba operación de Coomulpinort desde la Planta Villa del Rosario.

Tomado y adaptado de: Ministerio de Minas y Energía <https://www.minminas.gov.co/planes-de-abastecimiento> Resumen elaborado por la autora.

Al compartir más que límites fronterizos con Venezuela “*el país con el combustible más barato del mundo*”, Norte de Santander y la comercialización de combustible en su territorio se convierten en un caso Sui-generis en Sudamérica y prácticamente en el mundo. Con el paso de los años y ante los cambios de gobierno nacional, departamental y municipal (en diferentes ciclos y periodos electivos, los cuales no coinciden) se evidencia la falta de conocimiento y claridad sobre la problemática de los combustibles en Norte de Santander, los cuales generaban inseguridad y demora en la toma de decisiones, como cambios de precios, activación de planes de abastecimiento entre otros, en especial cuando las personas responsables son nuevas en su cargo, situación que sale a flote en los momentos de dificultades fronterizas. Desafortunadamente el funcionario nuevo llega a aprender sobre el tiempo, pero realmente comienza a conocer tres (3) procesos simultáneamente: a. comercialización de combustibles a nivel nacional b. manejo que corresponden a las zonas de frontera (Ley Frontera – excepciones y manejos especiales) y c. la complejidad del departamento de Norte de Santander, esta ultima la conoce poco a poco mientras

ocurre esto los problemas en frontera Nortesantandereana se agravan. Problemas que son expuestos en los medios de comunicación y por la comunidad en general, al no encontrar disponible el servicio público del suministro de combustible y ante el desconocimiento, por no obtener una respuesta mediática a sus necesidades ante estas crisis (cierre de frontera, ola invernal, decisiones o políticas del Gobierno Venezolano, entre otras) ver Apéndice B – Consolidado de noticias “crisis en frontera”. Así mismo y tal como lo ha manifestado en varias oportunidades el gremio de estaciones de servicio Fendinorte y/o Asesnort, donde reposan múltiples evidencias en las que se pone en conocimiento, alerta y se hacen solicitudes ante los sucesos y crisis de la frontera expuestas en este documento. Ver Apéndice C.

Solo la experiencia y experticia de algunos funcionarios públicos (cuando se mantienen en su cargo o área de trabajo) y/o de personas, que se encuentran relacionadas directamente e indirectamente en el sector (propietarios estaciones de servicio, gremio local, líderes del sector y/o empresarios), mantienen consigo el conocimiento y entendimiento de la dinámica que maneja la comercialización de combustibles en esta zona en especial, la cual lamentablemente no es de fácil percepción y comprensión, pues su situación es exclusiva a la zona y a este renglón de su economía. Desafortunadamente la comunidad en general y el sector industrial desconoce la complejidad y lo que esta tras bambalinas en la comercialización de combustibles (normatividad, excepciones tributarias, logística, etc), y no entienden por qué en esos momentos de crisis no es posible para el sector formal (estaciones de servicio y/o cadena de comercialización) atender rápida y efectivamente las contingencias presentadas.

El choque de las situaciones expuestas se traslada a la cadena de comercialización de combustibles, quedando está en medio de la espada y la pared, de quienes regulan, vigilan y organizan esta zona fronteriza (gobierno nacional, departamental y municipal) y de quienes

demandan sus productos y servicio, en especial, en esos momentos coyunturales. Condiciones normativas y operativas de alto impacto según la crisis, que limitan la rápida y eficiente respuesta de un sector altamente regulado y dependiente de las decisiones gubernamentales de alto nivel.

Decisiones y acciones realizadas por el Ministerio de Minas y Energía, para controlar, regular y encaminar la comercialización de combustibles en Norte de Santander frente a las crisis y situaciones presentadas a lo largo del tiempo, las cuales se encasillaron dentro del marco normativo así:

4.1 Cupos Ley Frontera

Enmarcados en la Ley 681 de 2001 y con el ánimo de controlar los beneficios de la misma, se ha implementado la asignación de cupos de volúmenes máximos (galonaje) permitidos para dicho beneficio; volumen asignado por cada municipio fronterizo, previamente calificado para esta categoría, y por estación de servicio debidamente avalada por el Ministerio de Minas y Energía. A su vez, se ha desarrollado y evolucionado la metodología para el cálculo y asignación de dichos volúmenes en las zonas de frontera. A continuación, en la figura 10 se observan los volúmenes históricos de los cupos asignados al departamento de Norte de Santander.

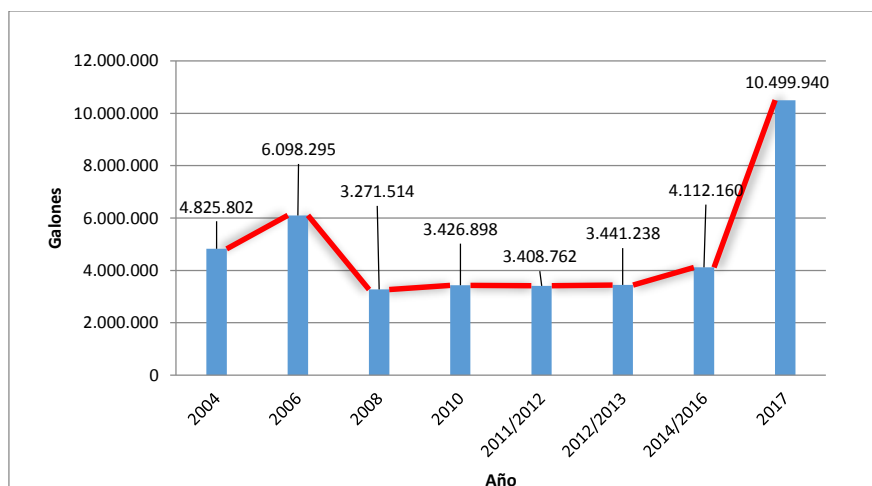


Figura 10 Evolución cupo Ley Frontera en Norte de Santander. Adaptado de: Resoluciones cupos Ley Frontera –Ministerio de Minas y Energía. Fendipetroleo Norte de Santander

Al observar las cifras históricas de los cupos en las estaciones de servicio ubicadas en el departamento de Norte de Santander, es notorio el incremento de cupos en más de 155% para el año 2017 obedeciendo principalmente a los fuertes requerimientos de combustible ante el cierre drástico de la frontera vividos entre los meses de agosto de 2015 hasta agosto de 2016, situación de gran impacto decretada como emergencia económica por la Presidencia de la República de Colombia.

4.2 Introducido

Dado el alto nivel de combustible de contrabando existente en las calles y como mecanismo de recaudo tanto de producto como de recursos se estableció el Decreto 2340 del 23 de Julio de 2004 para organizar y formalizar este fenómeno en frontera. Este decreto dio origen a los puntos de recolección y centros de acopio, los cuales operaron por un corto tiempo debido al demandante manejo operativo, por el gran número de personas involucradas y el grado de dificultad para su coordinación y administración, así mismo por la problemática y conflicto ante la percepción de este sistema por parte del Gobierno Venezolano, afectando las relaciones binacionales.

4.3 Certificación Estaciones de Servicio

Con el Decreto 4299 de 2005 las estaciones de servicio ubicadas en zonas de fronteras son las primeras en certificarse para garantizar las condiciones de infraestructura y operacionales en la prestación del servicio público en el suministro de combustible.

4.4 Importación de combustible de Venezuela

Frente a la relación de los gobiernos de Venezuela y Colombia se logra un acercamiento para el proceso de importación de combustible, motivo por el cual desde el año 2007 se establece el Plan de abastecimiento con producto de origen Venezolano. Este se activa con el primer proceso de importación de combustible del vecino país en Agosto de 2008, el cual ante la demanda local de este combustible dado por su precio y ante las dificultades logísticas presentadas por PDVSA, el Ministerio de Minas y Energía se vio en la obligación de modificar el plan de abastecimiento.

4.5 Plan abastecimiento mixto

Resolución # 124371 de 29 diciembre de 2008 modifica el plan de abastecimiento y brinda alternativa de cubrir la demanda de combustible con producto de origen importado y nacional simultáneamente, proceso de distribución porcentual basado en lineamientos de Ecopetrol y/o Dirección de Hidrocarburos - Ministerio de Minas y Energía.

4.6 Ofertantes en el mercado de los combustibles en la zona fronteriza

Es evidente que en línea y zona fronteriza se encuentra producto de ambas naciones tanto Colombiano como Venezolano, la diferencia se presenta en la accesibilidad y precio de cada uno según el punto de venta. Debido a que los precios de los oferentes de combustible en el mercado fronterizo presentan diferencias, se observa un abanico de alternativas para el consumidor final dependiendo de su ubicación o grado de alcance del mismo. Vale la pena resaltar que este mercado presenta una alta elasticidad entre la oferta y la demanda frente al gran diferencial en sus precios (a menor precio mayor demanda). A continuación se ilustra en la tabla 4 los diferenciales de precios presentados por los ofertantes, con precio de referencia mes de marzo del año 2014.

Tabla 5 Registro referente histórico precios ofertantes de combustible en frontera

Precios Interior Venezuela								
Producto	Cambio Real(BsF)	Vr / Litro en BsF	litros x gln	Vr / gln BsF	Vr Pimpina BsF	Vr gln \$COL	Vr Pimpina \$COL	
Gasolina 91 Octanos	\$ 30	\$ 0,070	3,7854	\$ 0,26	\$ 1,32	\$ 8	\$ 40	
Gasolina 95 Octanos	\$ 30	\$ 0,097	3,7854	\$ 0,37	\$ 1,84	\$ 11	\$ 55	
Diesel	\$ 30	\$ 0,048	3,7854	\$ 0,18	\$ 0,91	\$ 5	\$ 27	
Precios en SAFEC*								
Producto	Cambio Real(BsF)	Vr / Litro en BsF	litros x gln	Vr / gln \$ pesos BsF	Vr Pimpina BsF	Vr gln \$COL	Vr Pimpina \$COL	
Gasolina 91 Octanos	\$ 30	\$ 25	3,7854	\$ 94,64	\$ 473,18	\$ 2.839	\$ 14.195	
Diesel	\$ 30	\$ 25	3,7854	\$ 94,64	\$ 473,18	\$ 2.839	\$ 14.195	
Precios Cúcuta						Vr gln \$COL	Vr Pimpina \$COL	
Producto								
EDS - Corriente						\$ 5.370	\$ 26.850	
EDS - B2						\$ 4.955	\$ 24.775	
Pimpina - Gasolina 91 Octanos						\$ 5.200	\$ 26.000	
Pimpina - Diesel						\$ 4.800	\$ 24.000	

Fuente: Registro del autor trabajo de campo en estaciones de servicio al interior de Venezuela, SAFEC y ubicadas en la ciudad de Cúcuta. Elaborado por la autora.

Precios y datos de referencia: marzo de 2014

Cambio real (BsF) – valor del Bolívar fuerte en casas de cambio ubicadas en frontera

Vr / litro en BsF – valor del litro en moneda venezolana

Litros x gln – litros por galón (conversión volumétrica)

\$BsF – Valor en Bolívar fuerte (moneda venezolana)

\$COL – Valor en pesos colombianos (moneda colombiana)

Vr / gln BsF – Valor galon en Bolivar fuerte

Vr pimpina BsF – Valor pimpina(5 galones) en Bolivar fuerte

Vr gln \$COL – valor galón en pesos colombianos

Vr pimpina \$COL – valor pimpina (5 galones) en pesos colombianos

SAFEC - Sistema de Abastecimiento Fronterizo Especial de Combustible, estaciones de servicio en linea fronteriza sobre territorio Venezolano con acceso al parque automotor colombiano.

Es importante aclarar que este diferencial obedece a una sola foto de esta década para la referencia el 31 marzo de 2014, sin embargo, en varias oportunidades el diferencial de precios entre el galón de pimpina versus el galón en la estación de servicio llegó a superar los \$ 2.000 siendo está más económica en la calle (pimpina). A continuación, en las figuras 11 y 12 se expone un registro de diferencial de precios entre el valor en precio del combustible en la calle (pimpina) versus la estación de servicio en la ciudad de Cúcuta correspondiente al periodo 2013 al 2016.

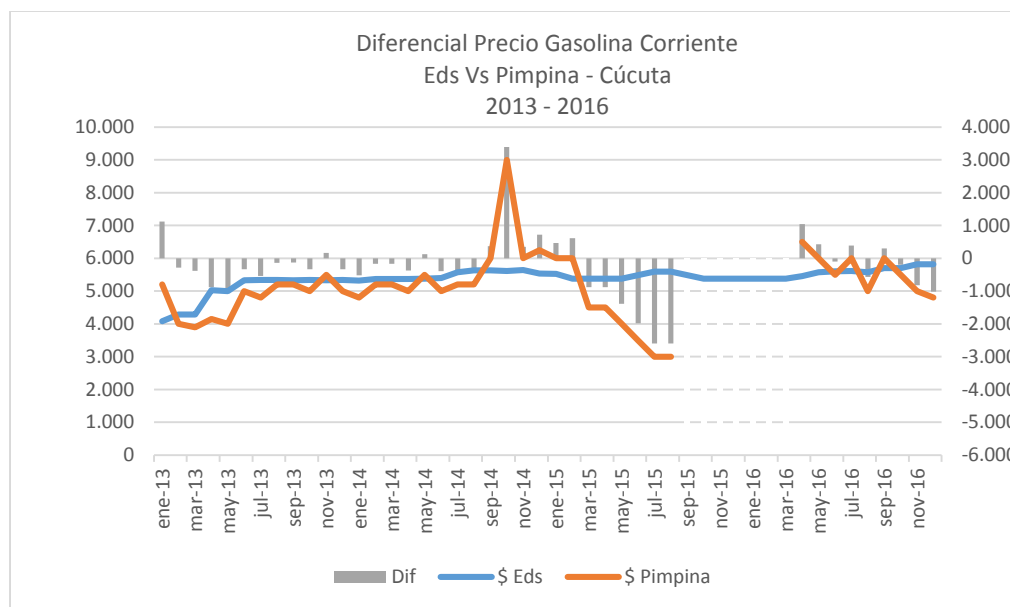


Figura 11 Diferencial precio gasolina corriente en pimpina versus estación de servicio en Cúcuta 2013 – 2016

En los meses ubicados entre septiembre 2015 hasta abril 2016 no se encontraba producto de contrabando en las calles, es decir, no se conseguía pimpinas por el cierre de frontera y por los fuertes controles ejercidos por el gobierno Venezolano. Así mismo la expedición de la Ley 1762 Ley Anticontrabando en Julio de 2015 propició mayores controles durante este cierre fronterizo, sin embargo las condiciones socioeconómicas de la región permitieron que de manera clandestina poco a poco volviera este flagelo a las calles, apareciendo nuevamente la oferta de este producto ilegal de forma más cautelosa.

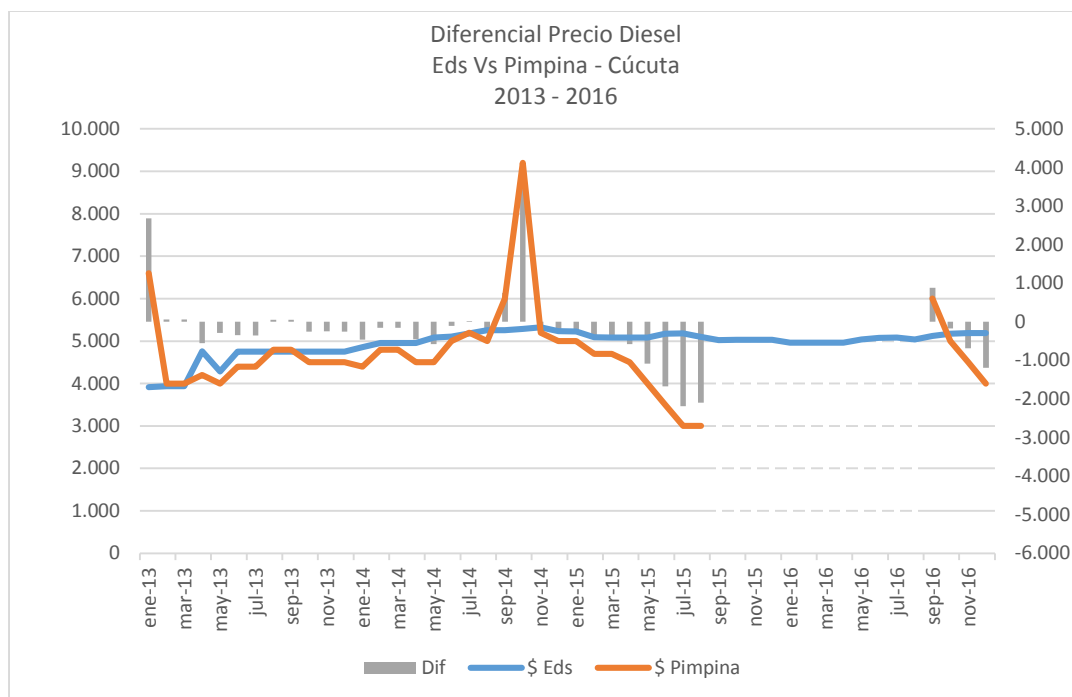


Figura 12 Diferencial precio diesel en pimpina versus estación de servicio en Cúcuta 2013 – 2016

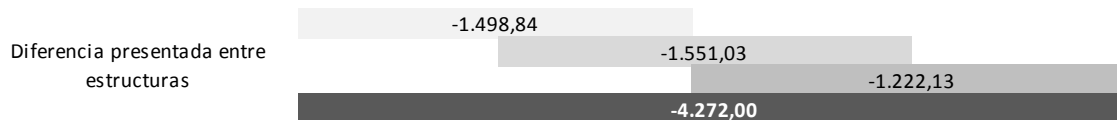
4.7 Estructuras de precios utilizadas en Norte de Santander

Ante la dinámica de la zona, las difíciles situaciones vividas por condiciones socioeconómicas y políticas, y teniendo en cuenta el grado de dificultad para competir con los precios del combustible Venezolano, el Ministerio de Minas y Energía se vio obligado a tener varias alternativas de precios para el departamento de Norte de Santander durante la década 2006-2016 (ver tabla 5), marcada especialmente por el primer proceso de importación de combustible presentado en el periodo Agosto de 2008 a Agosto de 2009, el cual le dio vida a la comercialización formal de combustible en el departamento. Al finalizar la importación nuevamente el contrabando tomó fuerte participación del mercado de los combustibles en la frontera, por ende se presentó una fuerte crisis para las estaciones de servicio quienes con gran dificultad podía comercializar sus productos al retornar a los precios de producto de origen nacional, esta situación de fuerte presión

se vio la necesidad de buscar otra herramienta que permitiera dar un aliento de vida a la legalidad de combustible, motivo por el cual el Ministerio de Minas y Energía dio origen al precio Ley Frontera preferencial estructura de precio implementada a finales del año 2009.

Tabla 6 Esquema estructuras de precios utilizados en Norte de Santander en la década 2006 – 2016

Items estructura de precios		Precio Nacional	*Con cupo Ley Frontera			
			Precio Ley Frontera	Precio Ley frontera Preferencial	Precio Importado	
Items más relevantes y con modificación		Eds's en todo el territorio nacional	Eds's en frontera	A partir de Diciembre 2009 - NDS	Eds's en NDS - Ago/08-Ago/09 y Abr/11-May/13	
Ingreso al productor	IP	Nacional (+)	Nacional (+)	Inferior Nacional (-)	Inferior Nacional (-)	
Impuesto valor agregado	IVA	(+)	Exento (-)	Exento (-)	Exento (-)	
Global	GL	(+)	Exento (-)	Exento (-)	Exento (-)	
Sobretasa	SB	Base nacional (>)	Base nacional (>)	Base LF preferencial (<)	Base Importado (<)	
Margen Mayorista	MM	(>)	(>)	Inferior Nacional (<)	Inferior Nacional (<)	
Margen Minorista	Mm	(>)	(>)	Inferior Nacional (<)	Inferior Nacional (<)	
Precio un(1) galon ACPM						
Valores producto sin mezcla		\$ 6.848,83	\$ 5.349,99	\$ 3.798,96	\$ 2.576,83	
Mes de referencia Mayo/11						



* Precios de referencia Nov/2010

Nota: Resumen elaborado por la autora. Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía - Ecopetrol. <https://www.minminas.gov.co/precios-de-combustible> y <https://www.ecopetrol.com.co/wps/portal/es/ecopetrol-web/productos-y-servicios/precios/precios-vigentes/combustibles-y-zonas-de-frontera>

4.8 Flexibilidad en el manejo y control de cupos Ley Frontera (Anticipo cupos y extracupos/adiciones)

Debido a que en momentos cruciales como elecciones presidenciales o votaciones en cualquiera de los dos países fronterizos, cierres de la frontera compartida, disturbios, situaciones climáticas extremas, entre otros momentos que alteraran la normalidad en la frontera se vivían momentos en que la demanda desbordaba la capacidad de atención mediática de las estaciones de servicio, las cuales se encontraban sometidas al cupo ley frontera o galonaje límite para comercializar, y/o a los porcentajes por producto importado establecido según lineamientos gubernamentales (años de importación de combustibles mencionados anteriormente), e incluso al cupo asignado para todo el departamento como se observó claramente en el periodo Agosto 2015 a Agosto 2016. Frente a todas estas situaciones, desde el primer proceso de importación de combustible de Venezuela el Ministerio de Minas y Energía comenzó a realizar manejos flexibles con los cupos ley frontera como: a. El extracupo por producto según distribución porcentual de gasolina importada o acpm importado. b. Anticipo de cupo, se autorizó el consumo de galonaje del cupo del mes siguiente para consumo en el mes actual y atender la demanda real de los momentos de dificultad, c. autorizar venta de producto a precio nacional dada la alta demanda del mismo y d. durante el año 2015 y 2016 se llegaron a aprobar adiciones que doblaban la cifra del cupo asignado para el departamento de Norte de Santander por la magnitud de la situación ante el cierre total de la frontera entre Colombia y Venezuela. La necesidad de atender las crisis de esta zona fronteriza, obligaron a los entes gubernamentales a ser flexibles para brindar alternativas de solución a situaciones que desbordaban la labor de privados involucrados en la comercialización de combustibles.

Dado lo expuesto anteriormente, se ilustran y describen las decisiones, acciones, y normas expedidas durante la década 2006-2016 con las cuales se estipularon los lineamientos en la comercialización de combustible en el departamento de Norte de Santander. Es importante resaltar

que estos lineamientos se desarrollaron de forma reactiva ante las crisis presentadas e inestabilidad del mercado de los combustibles en esta zona fronteriza, siendo estas las estrategias utilizadas por el gobierno para mitigar los efectos mediáticos que generaban especulación y alteración de la calma social y económica en esta región del país. No obstante, se puede afirmar que estos lineamientos son la base de aprendizaje sobre las necesidades y requerimientos del sector de los combustibles en la transformación socio-económica en la cual está sometida esta zona fronteriza ante la dependencia de dos naciones Venezuela y Colombia.

Con base en el ejercicio elaborado por Fedesarrollo frente al análisis de la Ley Frontera y con el propósito de aterrizar y analizar lo ocurrido en la zona en estudio, a continuación se expone una matriz de análisis sobre las medidas gubernamentales implementadas en el departamento de Norte de Santander, las cuales se evalúan de acuerdo al nivel de relación con los parámetros y/o factores determinados según su efecto en el mercado local, los cuales se definen así: a. **Inclusión actores:** contempla la participación de los actores que intervienen y ejercen un papel en la comercialización de combustible tales como gobierno departamental, municipal, mayoristas, minoristas, proveedor, representantes gremiales, entre otros. b. **Implementación:** determina el nivel de ejecución realizado. c. **Oportunidad:** circunstancia o momento para realizar algo o conseguir solución y/o mitigación de un evento que afecta al comercio legal de combustibles. d. **Socialización:** información y puesta en conocimiento de los actores implicados y comunidad en general. e. **Impacto socioeconómico:** afectación económica y/o social - comunidad en general. f. **Estratégico:** clave y decisivo para mantener o mejorar la estabilidad de la comercialización de combustible. g. **Innovación:** novedad diferenciadora que permite mejorar el proceso de comercialización. h. **Riesgo:** vulnerabilidad en los hábitos del consumidor, logística y funcionamiento de la red de

comercialización legal de combustibles. i. **Monitoreo y seguimiento**: acciones que se llevan a cabo para la comprobación de la correcta ejecución y desarrollo de la acción, decisión o norma.

Tabla 7 Matriz de análisis sobre las políticas y acciones gubernamentales aplicadas en la comercialización de combustible en Norte de Santander

FACTOR DE ANALISIS ACCION	INCLUSION ACTORES	IMPLEMENTACION	OPORTUNIDAD	SOCIALIZACION	IMPACTO SOCIOECONOMICO	ESTRATEGICO	INNOVACION	RIESGO	MONITOREO Y SEGUIMIENTO
Legalización combustible de extracción de Venezuela - Introducido	Θ	Θ	Θ	◇	Θ	◇	Θ	◆	Θ
Establecimiento de plantas de abasto dentro del territorio del departamento	◆	◆	◆	Θ	◆	◆	Θ	◆	◆
Implementación proceso importación de combustible Venezolano	Θ	◇	Θ	◇	◆	◆	◆	◆	Θ
Activación Plan de abastecimiento mixto (producto importado y nacional simultáneamente)	Θ	Θ	Θ	◇	◆	Θ	Θ	◆	Θ
Abanderamiento - Estaciones de servicio con marca corporativa	◆	◆	◆	Θ	◆	◆	Θ	◆	Θ
Expedición de diversas estructuras de precios (nacional, Ley frontera, Preferencial e Importado) para el departamento	◆	◆	Θ	◇	◆	◆	Θ	◆	Θ
Autorización de extracupos solo en gasolina importada/Procesos de importación	Θ	Θ	Θ	Θ	Θ	Θ	◇	◇	◆
Autorización en la cesión de cupos entre estaciones de servicio	Θ	◇	Θ	Θ	Θ	Θ	Θ	Θ	◆
Anticipo de cupos Ley Frontera (meses futuros)	Θ	Θ	Θ	Θ	Θ	Θ	Θ	◆	◆
Autorización de adición de cupos como medida de emergencia económica - cierre de frontera	◆	◆	◆	Θ	◆	◆	Θ	◆	◆

◇ Relación débil Θ Relación media ◆ Relación fuerte - Proyectado por la autora.

Frente al análisis expuesto en la tabla 6, se puede observar algunos aciertos como establecer plantas de abasto en el territorio nortesantandereano, la expedición de diversas estructuras de precios (modificación base para el cálculo de la sobretasa) y adiciones de cupos, ya que se encuentran fuertemente relacionados con los factores de evaluación. Como también algunos desaciertos como el proceso de legalización de combustible de extracción o introducido y la comercialización simultanea de producto nacional e importado (diferentes precios ante el

consumidor final) presentando una relación media o débil con los factores de análisis. Sin embargo, todas las medidas aplicadas son susceptibles de mejora.

Dentro de los intentos que se han trabajado y desafortunadamente han fracasado, son los dos procesos de importación de combustible de Venezuela, dado que el suministro de producto no era regular, no se cumplieron con los volúmenes acordados y esta situación generaba gran especulación y dificultades en la comercialización del combustible venezolano de forma legal. Ver Apéndice C - Información gremio de estaciones de servicio de Norte de Santander.

Se recomienda al gobierno y entes gubernamentales responsables de legislar, vigilar y apoyar al sector de los combustibles, recordar las características propias y diferentes de la zona las cuales hacen latente la necesidad de involucrar a los actores y parte relevante de la cadena de comercialización, dado el conocimiento, la experiencia y la experticia de los mismos, y más aún frente al papel que cada uno ejerce en esta actividad económica tan crucial para la región. Es relevante la adecuada socialización, tanto a los actores de la cadena de comercialización, como a los gobernantes locales y en especial a la comunidad en general quienes se ven más afectados ante la falta de claridad en la información al respecto. En el siguiente capítulo se ampliará información con la línea del tiempo como referente histórico y preciso de las situaciones vividas a través de los años y las acciones implementadas en ese periodo de tiempo 2006-2016.

5. “Aquel Que No Conoce Su Historia Está Condenado A Repetirla”. ¿Aprendemos De Ella?

“Aquel que no conoce su historia está condenado a repetirla”, esta frase se atribuye en primera instancia a Napoleón Bonaparte, pero también se dice, que quien inició con esta evaluación del pasado, presente y futuro fue el filósofo español Jorge Agustín Nicolás Ruiz de Santayana cuando dijo: “Aquellos que no recuerdan el pasado están condenados a repetirlo” y curiosamente encontramos también esta frase en polaco y en inglés escrita en las afueras de uno de los campos de concentración nazi de Auschwitz-Polonia: “Kto nie pamięta historii, skazany jest na jej ponowne przeżycie” y “The one who does not remember history is bound to live through it again”.

Una forma clara y sencilla de entender la evolución de la comercialización de combustibles en Norte de Santander es conociendo los sucesos históricos más relevantes, para efectos del presente documento se analiza la década comprendida entre el 2006-2016, la cual permite reconstruir las situaciones vividas en este periodo de transición, de tal forma que genera mayor conciencia en la incidencia de los principales factores descritos en el Capítulo 1 de este estudio. La información expuesta en las figuras 13 y 14 - Sucesos trascendentales en la comercialización de combustibles busca no solo compilar y organizar cronológicamente dichos sucesos, trata de potencializar la experiencia y vivencia del autor como a su vez permite construir nociones ligadas a la multicausalidad, la complejidad del sector, el cambio y continuidad del mismo. Así también se observa el proceso y las rupturas presentadas durante este periodo.

La línea del tiempo presenta de manera concreta, precisa y concisa los eventos que impactaron al sector de combustibles en esta etapa, por otra parte, ante la relevancia del caso, en la construcción de la misma se incluyen antecedentes de los años 2004 y 2005, dado que es un referente importante para analizar la evolución del sector en los últimos años.

Múltiples estudios y medios de comunicación estiman que el contrabando de combustibles en la frontera Colombo-Venezolana ha existido por más de 30 años debido principalmente al gran

diferencial de precios, siendo este un estímulo para su extracción ilegal ante las grandes utilidades percibidas al comercializarse en territorio colombiano. Sin embargo, y pese a que este flagelo ha permanecido vigente por varias décadas, se mantiene la búsqueda de mecanismos normativos para dar viabilidad a un comercio legal en esta zona fronteriza. Se puede afirmar que uno de estos pasos comenzó por la Ley 191 de 1995 conocida como la Ley de Fronteras, la cual se complementó con disposiciones tributarias en el año 2001 con la Ley 681 y Decreto 2195, y en el año 2002 con la Ley 788.

Realmente el cambio y transición inicia casi 10 años después en el año 2004 con la fuerte intención de formalizar esta actividad ilegal que genera el sostenimiento de miles de familias en esta zona limítrofe. Dando un giro reglamentario se brindan herramientas para introducir este producto a la comercialización legal a través de puntos de recolección y centros de acopio por medio del Decreto 2340 del 23 de Julio de 2004 y Decreto 4236 del 16 de diciembre de 2004, medida que fue aplicada transitoriamente.

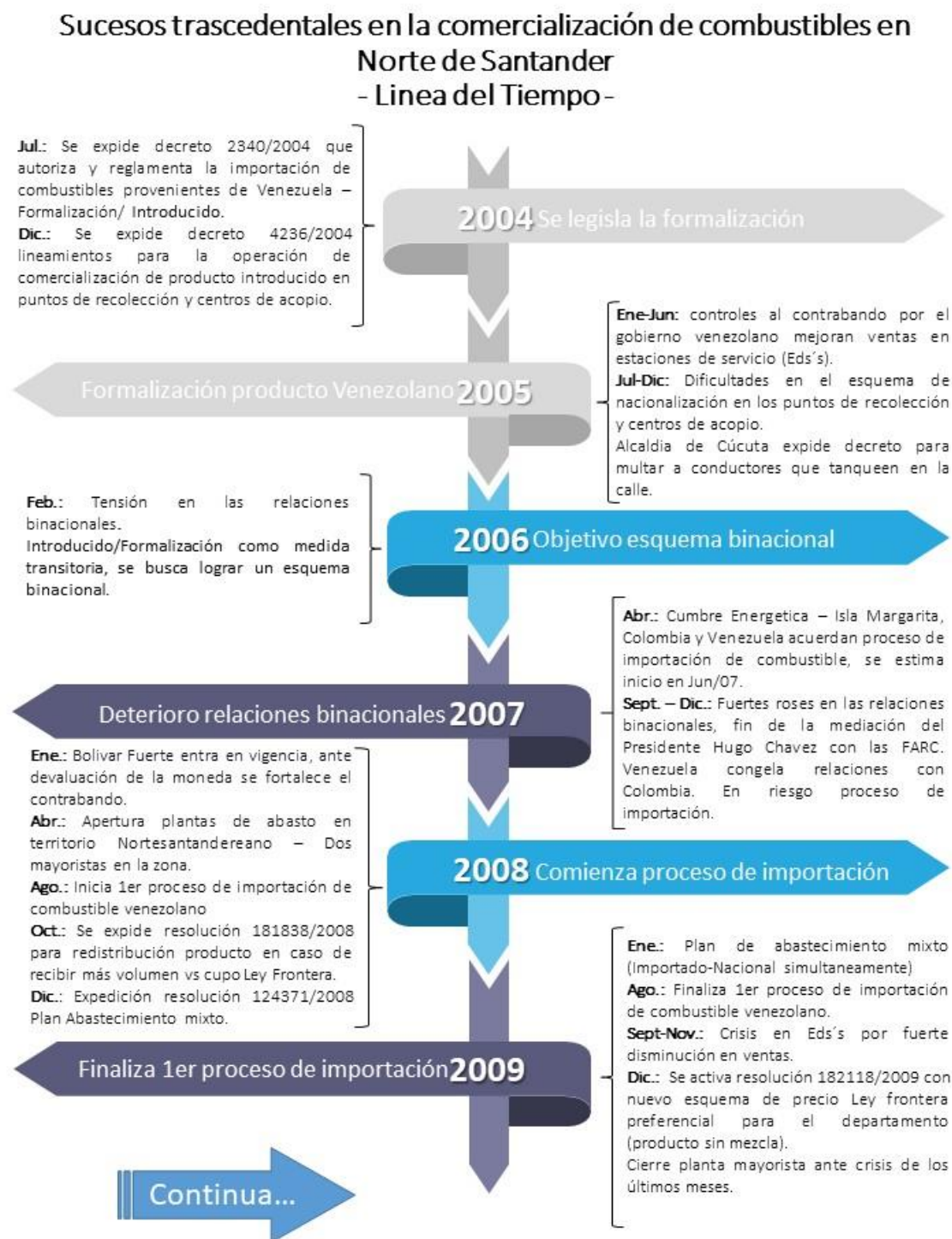


Figura 13 Sucesos trascendentales en la comercialización de combustibles en Norte de Santander (primera parte). Proyectoado por el autor.

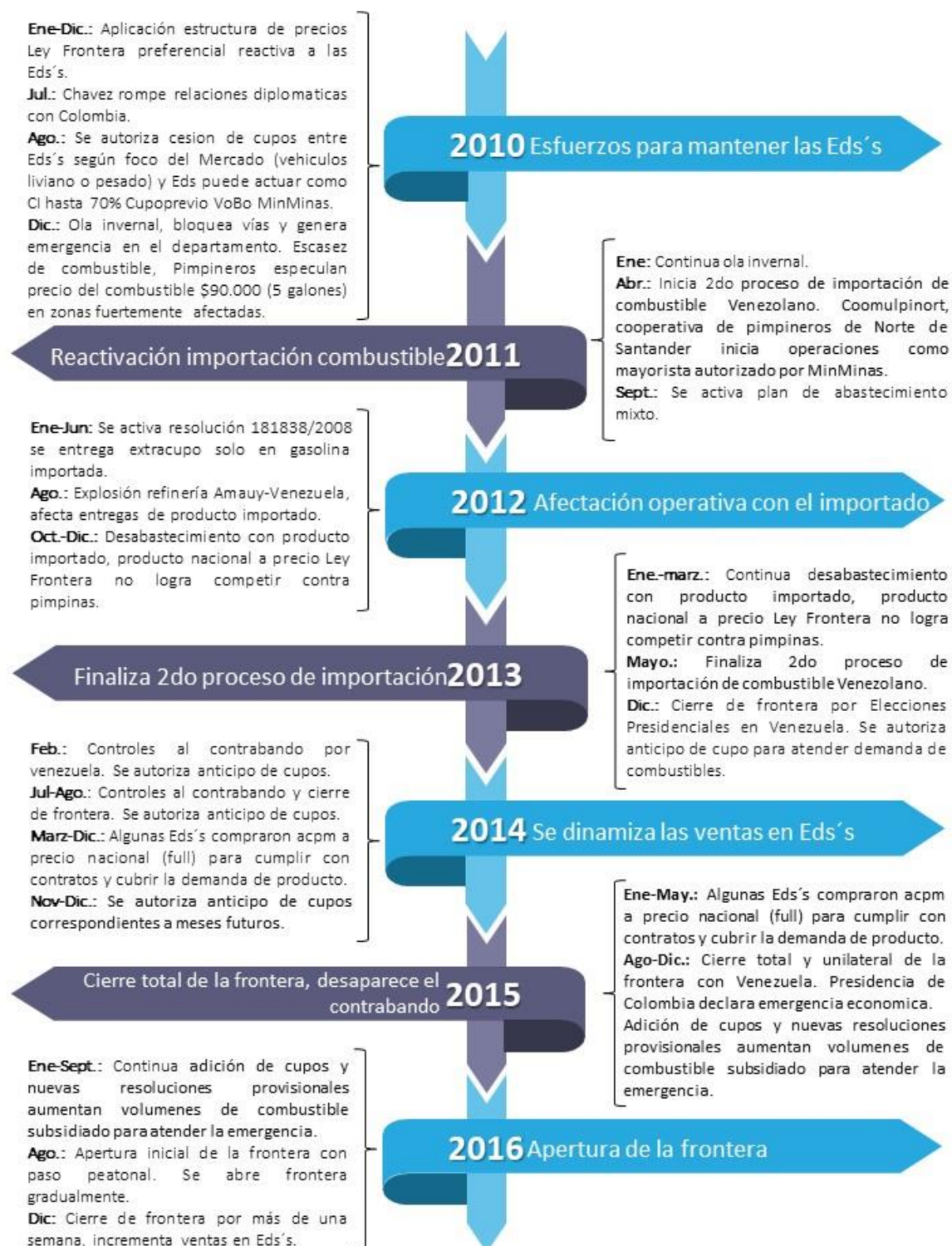


Figura 14 Sucesos trascendentales en la comercialización de combustibles en Norte de Santander (segunda parte). Proyectado por la autora.

La década 2006-2016 presenta unas situaciones particulares ante los fuertes cambios socioeconómicos y políticos en Venezuela, los cuales permitieron vislumbrar la dinámica fronteriza nortesantandereana y su dependencia a dos naciones que viven momentos económicos, sociales y políticos distintos. Sin embargo, se observa claramente que el más mínimo cambio afecta drásticamente la estabilidad económica y social del departamento, así como el fuerte impacto hacia la comercialización de combustibles convirtiéndose en un sector volátil y vulnerable ante cualquier suceso que estimule o desestime el consumo legal.

Vale la pena resaltar que después de un esfuerzo político y económico, se logró llevar a cabo en dos oportunidades acuerdos binacionales a través de los cuales activaron el proceso de importación de combustibles venezolanos. En su primera etapa, agosto 2008 – agosto 2009 permitió oxigenar considerablemente a las estaciones de servicio dándole vida comercial y flujo vehicular a estos establecimientos de comercio. Lamentablemente los problemas logísticos, operativos y dificultades en las relaciones binacionales dieron fin al proceso, el cual tuvo una duración de un (1) año.

A pesar de lo ocurrido se dio cabida a la búsqueda de herramientas normativas para poder mantener el ritmo del comercio legal de combustible, lo que llevó al desarrollo e implementación de una estructura de precios preferencial (subsidio adicional) por parte del gobierno nacional para el departamento de Norte de Santander. No obstante, se presentan otras situaciones que obstaculizan el proceso de desarrollo del sector, como las condiciones en las relaciones binacionales, la fuerte oleada climática 2010, los cierres fronterizos, la devaluación del Bolívar e incremento del contrabando, reafirmando que Norte de Santander es una zona cambiante y demandante de dinamismo, agilidad y flexibilidad, dado que su entorno geográfico, social y

económico. El retorno y/o reactivación de la importación de combustible con Venezuela se dio casi dos (2) años más tarde con el cambio de gobierno y después de ocho (8) meses de haberse posicionado como Presidente de Colombia Juan Manuel Santos en su primer mandato.

En mayo de 2013 y después de varias dificultades logísticas y operativas por parte de Venezuela, y ante la situación agravante de sus refinerías, cae el segundo proceso de importación de combustible. Ante su situación interna Venezuela toma fuertes medidas y controles sobre el combustible en frontera con usos de chips para cada vehículo, pico y placa de tanqueo, y restringiendo y controlando cupos de combustibles para las bombas internacionales y bombas de municipios fronterizos. Teniendo en cuenta lo anterior, se incrementa el precio de la pimpina y la demanda de combustible legal aumenta poco a poco, situación que generó búsqueda de otras alternativas para suplir nuevamente esta demanda, motivo por el cual el Ministerio de Minas y Energía autorizó anticipar parte de los cupos de los meses futuros como mecanismo inmediato de solución. Sin embargo, la demanda fue aumentando constantemente a tal punto que algunas estaciones de servicio se vieron en la necesidad de comprar producto nacional a precio nacional con el ánimo de poder cumplir con la demanda de combustible del momento y con los contratos firmados ante posibles penalidades. La buena racha en ventas en algunas partes del departamento continuó en el primer semestre de 2015, y el Ministerio de Minas y Energía se vio obligado a seguir anticipando cupos futuros.

Fue entonces que las condiciones cambiaron radicalmente a partir del cierre total de frontera con Venezuela en Agosto de 2015, generando la emergencia económica decretada por el Presidente de Colombia Juan Manuel Santos, momento crucial para la comercialización de combustibles siendo este un elemento esencial en la economía y vida de los nortesantandereanos. Así fue, que ante la situación fronteriza se comercializó de forma ilegal y rápidamente el producto

de contrabando que se encontraba en territorio de Norte de Santander y la demanda de producto en las estaciones de servicio desbordó lo imaginable tanto para el gobierno local, departamental y nacional, como tanto para las estaciones de servicio, propietarios, colaboradores, entre otros. Y nuevamente vuelven las decisiones reactivas por parte del Ministerio de Minas y Energía en la cual se ve obligado a incrementar provisionalmente los cupos Ley Frontera de todas las estaciones de servicio del departamento para poder mitigar y brindar solución a la situación presentada. Se puede afirmar que prácticamente desapareció el contrabando en Norte de Santander durante los primeros siete (7) meses dado ante el cierre de frontera y ante el acompañamiento y seguimiento de campañas de la Ley Anticontrabando. Lamentablemente, después de este periodo, las pimpinas aparecieron sigilosamente en la calle a partir del mes de abril de 2016, frente al ingreso paulatino de la ilegalidad, el flujo vehicular y ventas legales en las estaciones de servicio continuaron activas aunque en decrecimiento constante. Después de un (1) año de cierre de frontera, iniciaron la reapertura paulatina de la misma y consigo nuevamente la problemática del contrabando.

En esta línea del tiempo se evidencian los altibajos y avances que ha tenido la comercialización legal de combustibles, observando una tendencia de cambios, incidencias, variables y hasta herramientas generadas y utilizadas para mitigar los efectos adversos, sin embargo el principal aprendizaje en la observación de lo sucedido es el documentar, analizar y aprender del pasado, identificar el proceso de transición que está atravesando el sector y propender con este aprendizaje por anticiparse a los posibles sucesos o repetición de los mismos, adaptándose a los cambios de forma ágil para brindar una respuesta mediática al consumidor final (comunidad en general/sector empresarial).

Se recomienda al estado continuar y mantener documentada y monitoreada la evolución de mercado fronterizo de combustibles, ya que conlleva al aprendizaje, mejoramiento, rápida

adaptación al cambio y toma de decisiones asertivas, permitiendo afrontar cualquier eventualidad que afecte el comercio de combustibles en el departamento de Norte de Santander, y a su vez permita capitalizar conocimiento para la prevención y manejo de situaciones similares en resto del territorio fronterizo colombovenezolano. En el siguiente capítulo se hace un análisis general sobre todos los aspectos mencionados en los capítulos anteriores.

6. Del Hecho Al Resultado, Que Tan Oportunas Y Eficientes Fueron Las Medidas Tomadas

Después de conocer las principales variables que afectan la comercialización de combustibles, al considerar el marco normativo que lo acoge y documentar la evolución de este sector en una década relevante para su desarrollo, es necesario hacer un análisis objetivo frente a la información expuesta.

En el análisis del presente trabajo, la variable más relevante en la comercialización legal de combustibles es el “contrabando”. Este fenómeno ha sido ampliamente documentado dado su interés por parte de académicos, medios de comunicación, políticos, entre otros. Su importancia no radica solo en su existencia, sino en lo que ocurre ante su interacción con otras variables, esto lo hace tan relevante. Al intervenir estos factores (efecto cambiario, políticas estatales, entre otros), hace que el contrabando se potencialice a su máxima expresión o se minimice a tal punto que prácticamente desaparece, como fue palpable durante el segundo semestre del año 2015, ante el cierre intempestivo de la frontera y los fuertes controles en la misma por parte del Gobierno Venezolano, ratificando que el contrabando es muy volátil ante la interacción de otras variables.

El precio del combustible en Venezuela hace que a simple vista sea atractivo, pero más aún lo hace el valor de la moneda para adquirirlo según las condiciones de frontera, situación que se ha pronunciado fuertemente en los últimos diez (10) años, tal como lo muestra las figuras 3 y 4 de este documento. La devaluación y la tendencia decreciente del valor de la moneda venezolana impulsan el contrabando avivando fuertemente esta actividad ilícita, afectando directamente la comercialización de combustible en Norte de Santander. Sin duda alguna, el gobierno venezolano ha implementado políticas enfocadas con temas referentes a la frontera, regulación y cambio en la moneda (Del Bolívar a Bolívar Fuerte, del Bolívar Fuerte al nuevo Bolívar Soberano), que generan grandes efectos en los diferenciales de precios, los cuales permiten mayores ganancias, enriqueciendo los bolsillos de quienes están en la cadena de abastecimiento de este ilícito. Sin embargo, hacen poco atractivo y dificulta el comercio de combustible legal en esta zona fronteriza.

Aunando estas variables, como el estado socioeconómico y las políticas de ambos países, y sus altibajos en cuanto a las relaciones binacionales, se observa que las medidas tomadas por el estado colombiano, no han atacado el fenómeno del contrabando, dado que este ha estado presente por varias décadas y aun continua vigente. Se puede afirmar que las medidas optadas solo han mitigado sus efectos a través del tiempo, sin embargo, las soluciones provisionales aplicadas ante estos fuertes cambios (cierre de frontera, importaciones, diferencia cambiaria, entre otros), han disimulado los golpes que ha recibido el sector formal de los combustibles y mantienen el retardo a la reacción requerida por la demanda de carburantes ante las necesidades latentes frente a los momentos de crisis y dificultades presentadas.

El estado colombiano es más que el sector social, productivo, o un ente gubernamental. Sin embargo, si se toma como una empresa se debe analizar cuáles variables externas o internas existen frente a su papel de garantizar la soberanía y el comercio legal en todo su territorio, incluyendo las

fronteras con otros países y más aún en el sector de los hidrocarburos, siendo el combustible importante para la economía y desarrollo de una región. En este estudio es importante identificar y entender que hay variables que nunca podrá intervenir el gobierno nacional, por ello se hace necesario reconocer que puede influenciar y modificar las variables que si son de responsabilidad del estado, por ende es su deber dar manejo para poder sobrellevar las condiciones de frontera que impactan el sector de combustibles. Por otra parte, este periodo de cambio nos permite aprender de lo ocurrido y proyectarse a futuro con escenarios menos favorecedores, los cuales pueden complicarse con el paso del tiempo con temas de gran impacto social y de seguridad y, porque no decirlo, relaciones binacionales y cambios en la gobernabilidad del país vecino.

Con el propósito de tener una visión más amplia y realizar un análisis objetivo sobre los combustibles en el departamento de Norte de Santander, se hace necesario comparar con otros departamentos que comparten similitudes en: geografía, frontera con otro país, normatividad, economía, social, entre otras (ver tabla 6)

Tabla 8 Características de los departamentos Norte de Santander, Santander y Nariño

Departamento	Extensión	Población (proyección)	PIB (participación) Preliminar 2017	Tasa de Desempleo (capital de departamento) Abril-Junio 2018	Combustibles Marco Normativo
Norte de Santander	21,658 km ²	1.414.032	1,8%	14%	Ley de Fronteras
Santander	30,537 km ²	2.110.608	5,0%	9,3%	Nacional – Todos los Impuestos
Nariño	33,268 km ²	1.851.658	1,7%	8,9%	Ley de Fronteras

Nota: Proyectado por la autora. Adaptado de Dane

Al tener departamentos semejantes en tamaño, población, participaciones similares o cercanas en el PIB del país, y teniendo en cuenta la relevancia del combustible en el impacto económico de cada departamento y del país, se hace necesario revisar cifras sobre los volúmenes comercializados en estos tres departamentos, su comportamiento, mix del mercado (en cuanto a tipo de producto, según demanda y/o consumo) y evolución del sector en los últimos años (ver tabla 7).

Tabla 9 Volumen combustible acumulado año comercializado en los departamentos (galones)

AÑO	NARIÑO	% Crec	NORTE DE SANTANDER	% Crec	SANTANDER	% Crec
2010	58.976.919		26.601.258		124.393.883	
2011	84.641.010	44%	48.917.783	84%	134.825.242	8%
2012	92.497.832	9%	62.987.431	29%	143.614.734	7%
2013	97.097.430	5%	55.995.383	-11%	150.124.164	5%
2014	104.416.920	8%	58.674.425	5%	157.476.059	5%
2015	118.133.729	13%	109.228.280	86%	165.129.781	5%
2016	121.555.731	3%	145.000.220	33%	174.358.550	6%
	677.319.571		507.404.779		1.049.922.413	

Nota: Proyectado por la autora. Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía.

Se observa que la tendencia de crecimiento de los volúmenes de combustible comercializados en Norte de Santander ha venido en aumento gradualmente (ver figura 15), pese a los altibajos presentados, y es inversamente proporcional a la devaluación de la moneda y al decrecimiento económico de Venezuela.

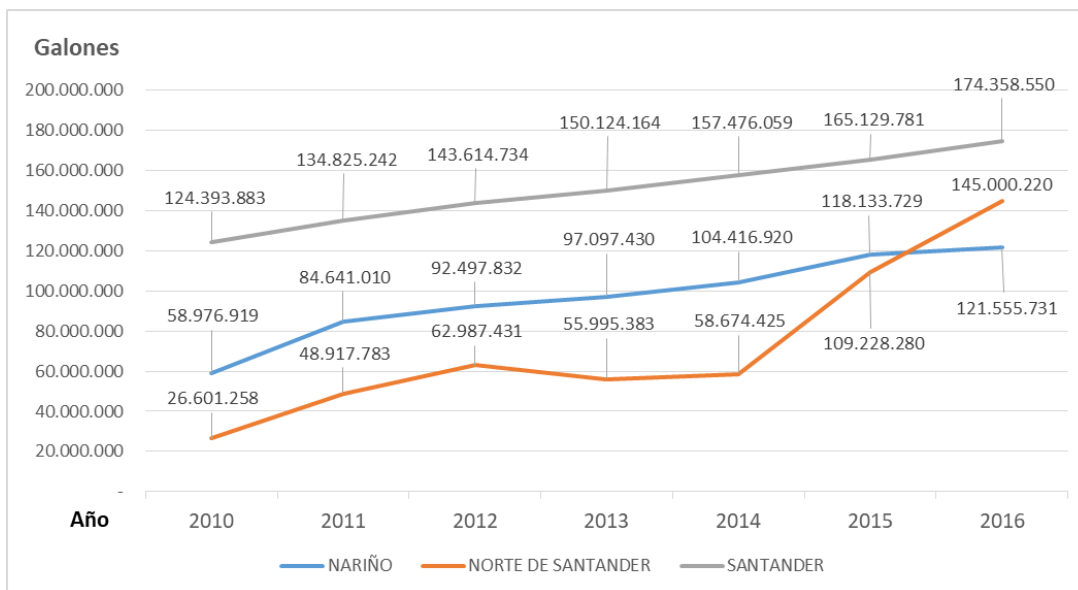


Figura 15 Combustible acumulado año comercializado en los departamentos de Norte de Santander, Santander y Nariño del 2010 al 2016. Nota: Proyectado por la autora. Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía.

Lo mencionado anteriormente es contradictorio al efecto: contrabando vs devaluación del Bolívar (fuerte/soberano). Esto se debe a que muestra una tendencia general y global hacia el crecimiento contemplando todas las variables de la economía en ambos países (ver figura 16).

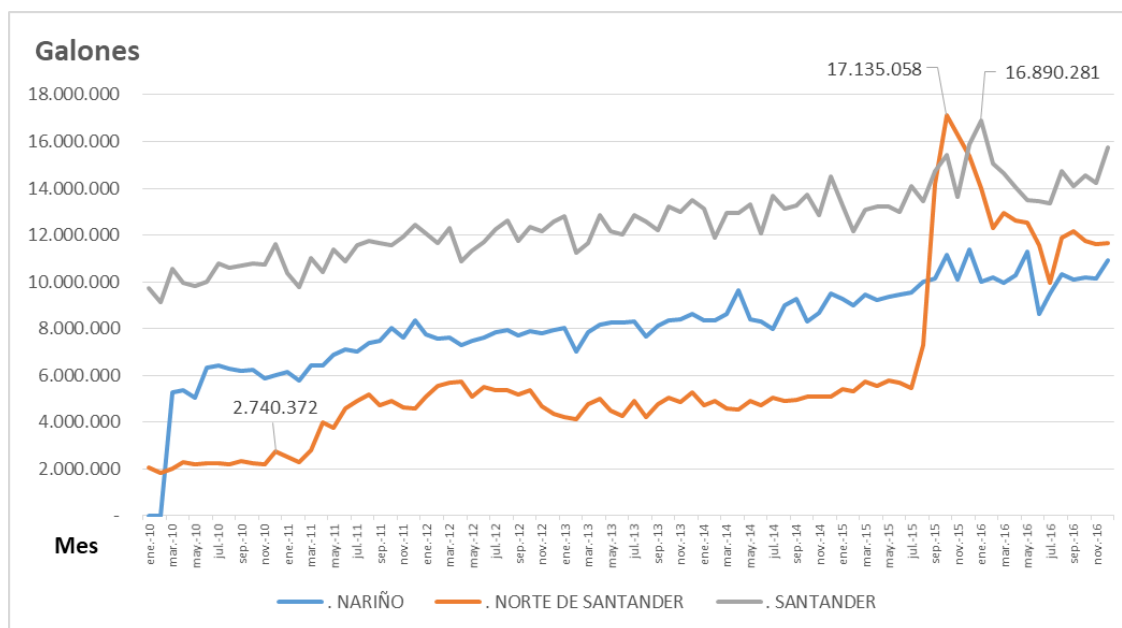


Figura 16 Combustible comercializado durante los años 2010 a 2016 en Norte de Santander, Santander y Nariño. Nota: Proyectado por la autora. Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía.

En la figura 16 se puede apreciar las variaciones e incrementos paulatinos en los volúmenes de combustibles comercializados en el departamento frente a Nariño y Santander. Los picos y periodos de relevancia son:

a. Finalizando el año 2010 e inicios del 2011, frente a la ola invernal, se aumentó en aproximadamente 35% los volúmenes de combustibles comercializados, ya que en promedio se tranzaban dos millones de galones al mes en el departamento.

b. La oxigenación comercial de las estaciones de servicio con la segunda importación de combustibles permitió competir en el mercado de frente con el contrabando, se ve claramente en las cifras presentadas entre abril de 2011 y mayo de 2013 las cuales llegaron a superar el 200% de crecimiento frente a volúmenes comercializados anteriormente.

c. Los fuertes controles del gobierno Venezolano en frontera, y el cambio de políticas con el manejo de los combustibles en frontera, cupos de tanqueo por vehículo, chip, precios, entre otros,

permitieron que incrementaran levemente los volúmenes comercializados legalmente y se mantuvieran en tendencia creciente.

d. Indiscutiblemente y las cifras lo confirman, el cierre total de frontera y los controles de la misma por parte del Gobierno Venezolano entre agosto de 2015 a agosto de 2016 señalan que los volúmenes comercializados en Norte de Santander llegaron a superar las cifras de Santander, sin verse afectados o mencionar algún otro fenómeno.

Al desglosar las cifras por grupo de combustibles, se resalta el hecho de que en Norte de Santander se llegó a vender más gasolina que en los otros departamentos comparados (ver figura 17), demostrándose así que el contrabando de combustibles provenientes de Venezuela suple gran parte de la demanda real de gasolina del territorio Nortesantandereano. Así mismo, y posteriormente a los momentos críticos del cierre fronterizo caen considerablemente y rápidamente los volúmenes legales comercializados de gasolina, debido al retorno del contrabando de manera clandestina a las calles del departamento.

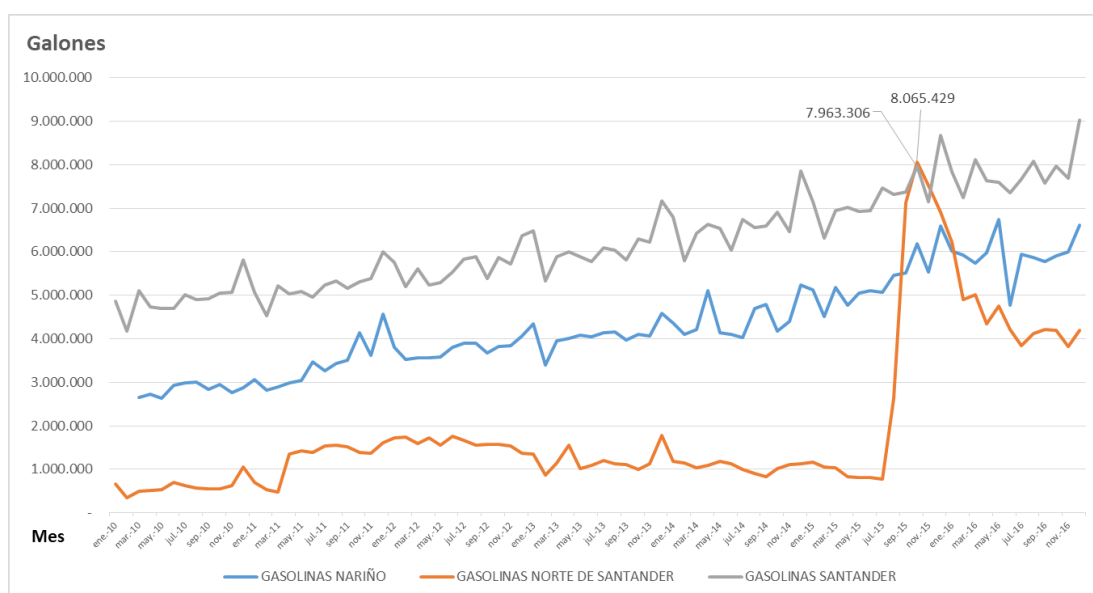


Figura 17 Gasolinas comercializadas durante los años 2010 a 2016 en Norte de Santander, Santander y Nariño. Nota: Proyectado por la autora. Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía.

En cuanto al Diesel se observa en la figura 18 que llegó a niveles similares a los presentados por Santander, sin embargo, estos volúmenes bajaron rápidamente en más de un 30%.

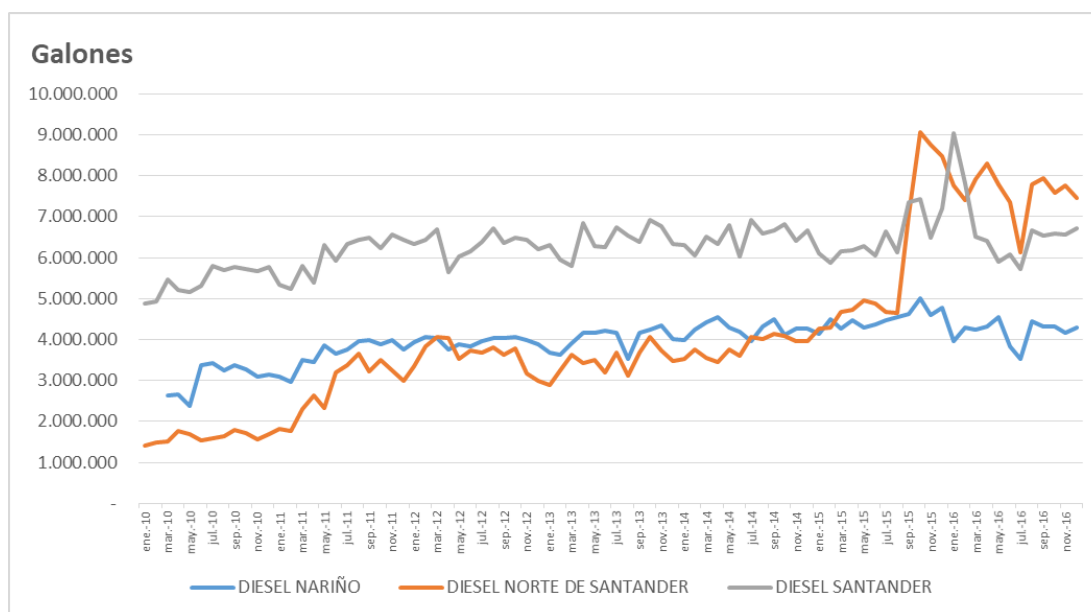


Figura 18 Diesel comercializado durante los años 2010 a 2016 en Norte de Santander, Santander y Nariño. Nota: Proyectado por la autora. Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía.

Definitivamente, el comercio de combustibles no se escapa a las necesidades y hábitos de consumo. En este caso, la pauta la marca el parque automotor enfocado a vehículos livianos como automóviles, motocicletas, taxis, entre otros y a vehículos pesados o de carga como buses, busetas, camiones, tracto-camiones, volquetas entre otros, los cuales por su tipo de motor consumen gasolina o diésel, respectivamente. Este enfoque se traduce en mix de producto o composición del mercado según las necesidades del consumidor.

En la figura 19 se puede determinar que en condiciones normales el mix de producto en el departamento de Santander se encuentra aproximadamente en 50% gasolinas y 50% diésel

manteniéndose casi constante pese a las situaciones socioeconómicas o de movilidad del departamento.

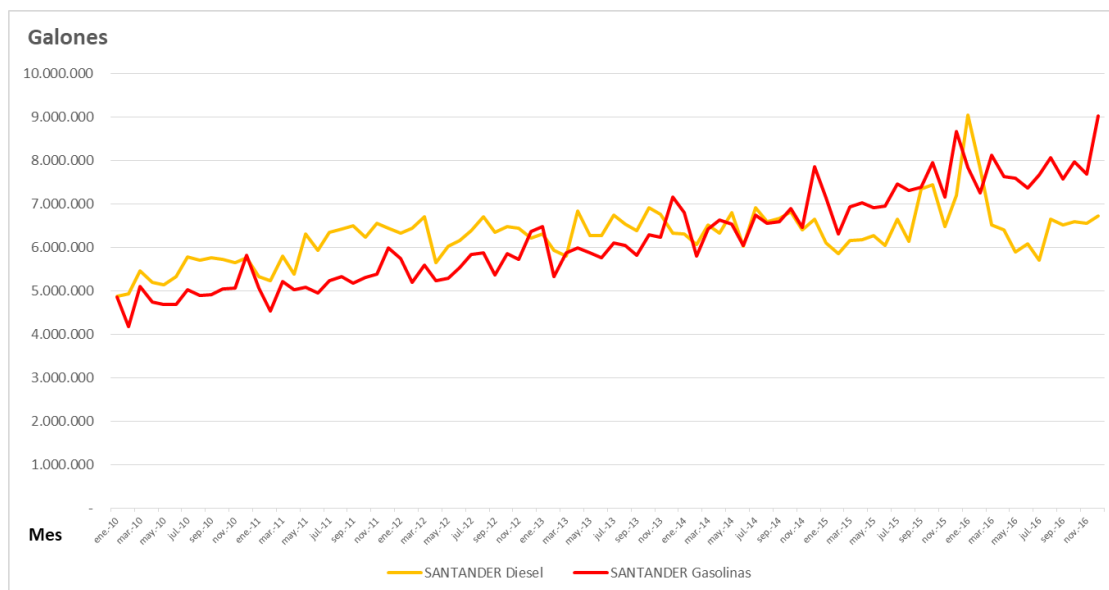


Figura 19 Combustible comercializado en Santander - Diesel y gasolinas mes a mes desde 2010 al 2016. Nota: Proyectado por la autora. Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía.

Al igual que Santander, en Nariño se presenta comportamiento similar en cuanto al mix de producto aproximadamente en 50% gasolinas y 50% diésel tal como se observa en la figura 20.

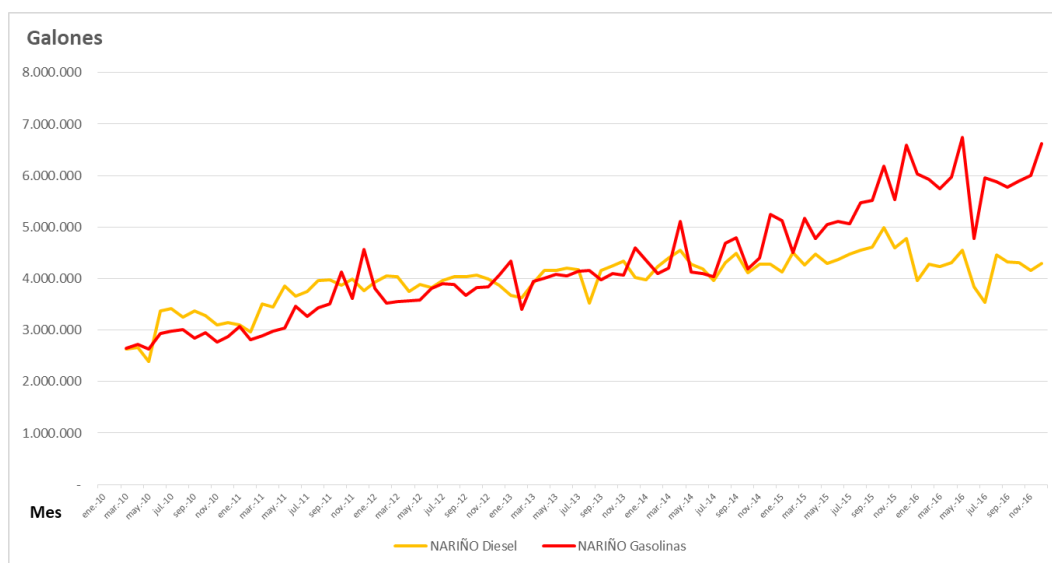


Figura 20 Combustible comercializado en Nariño - Diesel y gasolinas mes a mes desde 2010 al 2016. Nota: Proyectado por la autora. Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía.

En la figura 21, se observa los volúmenes comercializados en el departamento de Norte de Santander donde el mix por producto durante el periodo enero de 2010 a julio de 2015 se mantiene alrededor de 70% diésel y 30% corriente, sin embargo, ante el cierre de frontera llegó a comportarse como los otros departamentos en análisis aproximadamente 50% diésel y 50% gasolinas en los últimos meses del año 2015, retornando a porcentajes similares al comportamiento histórico antes del cierre de frontera. Sin embargo, el producto más afectado es claramente la gasolina.

Las cifras expuestas nos permiten afirmar que ante los controles del contrabando, los precios competitivos de combustibles y el cierre de frontera en el departamento, se pueden llegar a comercializar volúmenes a niveles iguales a otros departamentos de Colombia, trayendo consigo generación de empleo, soberanía de estado, recaudo de impuestos, desarrollo y aportar a la economía de la región fronteriza.

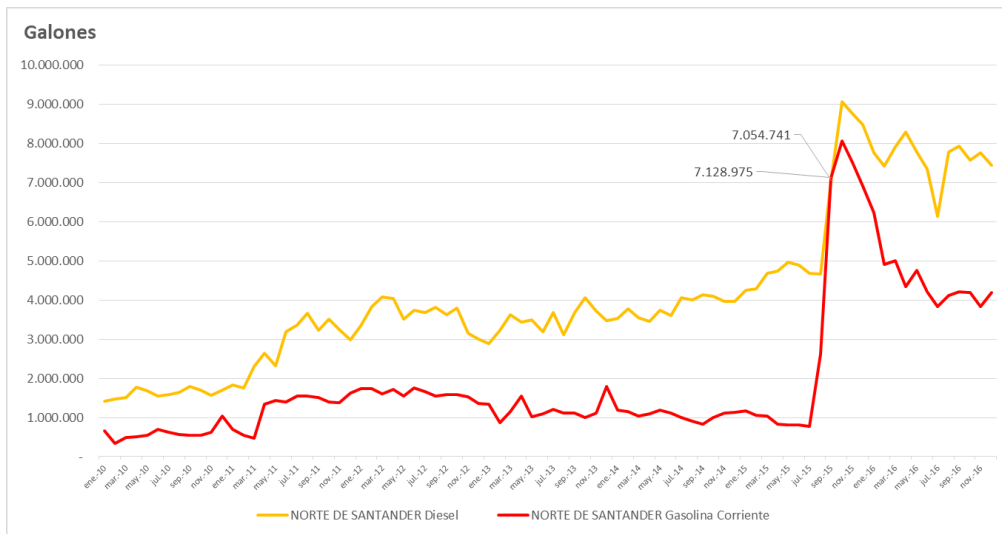


Figura 21 Combustible comercializado en Norte de Santander - Diesel y gasolina corriente mes a mes desde 2010 al 2016. Nota: Proyectado por la autora. Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía.

Al analizar las medidas normativas, decisiones gubernamentales y cifras comparativas con departamentos similares, se puede reconocer lo aprendido, lo que se rescata y lo que definitivamente no se puede repetir.

Lo aprendido:

- El comercio de combustible en Norte de Santander es de alta volatilidad y compite fuertemente con el mercado ilegal.
- Es posible generar normas acordes a las necesidades reales y latentes de la zona específica.
- Las estructuras de precios pueden someterse a cambios según las necesidades del mercado, de la cadena de abastecimiento y comercialización, bajo un direccionamiento adecuado del ente regulador según las condiciones del mercado.
- Al comparar cifras con otros departamentos se observa claramente que las necesidades reales de combustible del mercado fronterizo en Norte de Santander pueden ser

atendidas, las cuales requieren de fuertes controles y reglas claras de abastecimiento y precios. Es posible comercializar volúmenes iguales o superiores a otros departamentos.

Así mismo, este renglón de la economía puede aportar al desarrollo de la región.

Lo que se rescata:

- La mayoría de los intentos, decisiones y normas probadas para mantener vigente y estable la comercialización legal son rescatables y pueden mejorarse, siempre y cuando sean aterrizadas a la realidad y momento vivencial del mercado en esta zona fronteriza tan voluble.

Lo que no se puede repetir:

- Legalizar el contrabando a través del proceso denominado introducido.
- Implementar procesos de importación sin una adecuada planeación y control de todos los campos de acción para garantizar su éxito.
- Activar plan de abastecimiento mixto, suministrar un producto con dos orígenes y precios distintos al mercado, generan confusión e inconformidad al consumidor final e impacta fuertemente a la industria y economía regional.

Es relevante que el gobierno nacional mantenga en observación el comportamiento del comercio de combustibles en Norte de Santander y que vigile sus cifras frente a otros departamentos, tal como lo muestran las cifras revisadas y analizadas en este documento. Lo anterior, obedece a que este departamento es el referente más importante y mediático de lo que ocurre en la frontera colombovenezolana sobre los efectos del sector de combustibles y sobre los hechos que pueden afectar en un porcentaje considerable los recursos y la economía energética del país, dado que es la frontera más extensa y la más dinámica de su territorio.

En el siguiente capítulo se pretende concluir los principales resultados de este estudio y proponer una posible solución que permita con mayor asertividad manejar las dificultades presentadas en la comercialización de combustible, promover su adecuado desarrollo y evolución de este sector económico.

7. Conclusiones Y Propuesta De Solución. Pensar Fuera De La Caja, Salir Del Contexto De Lo Tradicional Y Romper Esquemas

Basándose en la información recopilada y debidamente analizada en los capítulos anteriores, se puede concluir lo siguiente:

- Los distintos fenómenos registrados, los procesos de comercialización (con producto nacional y/o importado) y las crisis en la frontera evidenciados en la década 2006-2016 permitieron formar una base orgánica de conocimiento sobre los componentes relevantes que impactan la comercialización legal de combustibles en Norte de Santander.
- Las decisiones gubernamentales han permitido sobrellevar la evolución del comercio legal de combustibles, aunque no han sido suficientes para competir con el contrabando, flagelo que aún se mantiene vigente.
- La forma más viable de hallar una solución más asertiva es la integralidad de las herramientas ya utilizadas, lo anterior, basándose en la experiencia de su implementación y comprobación según el registro histórico, documentación y análisis que se desarrolla en este documento.
- Tan solo en 23 municipios del departamento de Norte de Santander existe la posibilidad de contar con el servicio público de suministro de combustible, ya que cuenta con la existencia

de al menos una estación de servicio en su territorio, es decir, solo el 58% de los municipios cuentan con este servicio permanentemente dato de gran interés. (Ver Apéndice E)

- El contrabando no es la única variable que tiene la comercialización legal en la frontera. La interacción de esta con otras variables puede potencializar su efecto o disminuirlo, generando condiciones favorecedoras o contradictorias para la comercialización legal de combustibles.
- La ley de la oferta y la demanda es el principio básico sobre el cual se fundamenta una economía de mercado. Este refleja la relación que existe entre la demanda de un producto y la cantidad ofrecida de ese producto teniendo en cuenta el precio al que se vende el producto. La ley de oferta y la demanda se cumple y observa claramente en zona de frontera para el caso de los combustibles, y su elasticidad es alta frente al precio. Es decir, cuando el precio de la pimpina en calle es muy inferior a las estaciones de servicio, el mercado legal puede llegar a perder más del 70% de sus volúmenes de venta, por ende se precisa decir que su elasticidad es alta, dada la sensibilidad al precio.
- Los volúmenes de combustible comercializado legalmente antes y durante el cierre de frontera 2015-2016, permiten estimar cifras sobre el contrabando en el departamento, valores que se encuentran en siete(7) millones ochocientos mil galones mensuales de los cuales el 57% de ellos corresponden a gasolina (ver tabla 10). Teniendo en cuenta los crecimientos anuales en el consumo de combustible del departamento de Santander los cuales se mantienen constantes en un 5% (ver tabla # 9) se puede proyectar y estimar que el contrabando de combustible se encuentra alrededor de los 8,5 millones de galones/mes en Norte de Santander, atendiendo principalmente el mercado de las gasolinas.

Tabla 10 Promedios consumo de combustible en Norte de Santander antes y durante cierre de la frontera presentado en Agosto 2015 a Agosto 2016

Periodo	Diesel (galones promedio mes)	Gasolina (galones promedio mes)	Promedio consumo total combustible mes
Septiembre 2014 a Agosto 2015	4.441.248	1.098.816	5.540.064
Septiembre 2015 a Agosto 2016	7.827.016	5.585.320	13.402.717
Estimación contrabando	3.385.768	4.486.504	7.862.653

Nota: Proyectado por la autora. Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía.

- El contrabando domina el mercado de la gasolina en la frontera.
- El comportamiento del contrabando de combustible en el departamento de Norte de Santander es inversamente proporcional al valor del Bolívar en frontera, es decir, la devaluación del Bolívar potencializa la oportunidad de contrabando (A menor valor del Bolívar, mayor volumen de contrabando).
- El suministro de combustible corresponde a un servicio público de primera necesidad y se debe garantizar su prestación frente a cualquier eventualidad, por ende, el sector gubernamental debe proponer y proteger las condiciones necesarias para lograr un suministro con eficiencia.
- Norte de Santander puede llegar a comercializar volúmenes de combustible iguales o superiores que otros departamentos del País.

La comercialización legal de combustibles en Norte de Santander tiene alto potencial para surgir y mantenerse como un renglón económico para el departamento, siempre y cuando tenga unos lineamientos claros y específicos frente a las particularidades de su dinámica fronteriza, así mismo, que sean flexibles y de pronta respuesta ante sus abruptos cambios. De esta forma, podrá ser un sector generador de empleo, servicios y consolidarse como una industria de gran aporte al desarrollo de la región.

Dado lo anterior, y en busca de proponer una solución acorde a la problemática del departamento y a su realidad, se hace necesario e importante contemplar lo siguiente:

7.1 Proyecciones energéticas en Colombia.

En el año 2015 la Unidad de Planeación Minero Energética UPME del Ministerio de Minas y Energía publicó el **Plan energético nacional Colombia – Ideario Energético 2050** documento en el cual contempla los siguientes datos, sugerencias y cifras de alta relevancia:

- El consumo mayor en los combustibles en Colombia es de origen fósil, en el año 2010 el energético de mayor consumo fue el diésel, que representaba más del 20% de la canasta energética.
- El sector transporte es el de mayor consumo de energéticos, con una participación de más del 37% en el año 2010, y una participación cercana al 50% en 2050 (proyecciones UPME).
- El sector industrial presenta una participación del 27% en el año 2010 y del 22% a 2050, siendo el segundo sector de mayor participación en la matriz energética.
- Proyecta que la demanda de energía en Colombia pase de 970,76 PJ en 2010 a 2.234,89 PJ en 2050, un incremento del 130% en el consumo de energía, liderado por los sectores Transporte e Industria, que representan en conjunto el 70% de la canasta energética.
- Sugiere otras fuentes de abastecimiento de energía para el sector transporte económicamente viable y ambientalmente amigable (biocombustibles, GNL, GLP, electrificación del parque automotor).
- Resalta el alto costo fiscal de la excepción de impuestos y subsidios al combustible en zonas de frontera, a su vez plantea la necesidad de tomar acciones a la luz de la lucha contra el contrabando y al desarrollo integral de estas zonas fronterizas.

Sin duda alguna las cifras mencionadas por la UPME son de gran relevancia para la economía del país frente a los recursos energéticos requeridos y frente a la administración, direccionamiento y futuro de los mismos.

En el mes de mayo de 2018 el Ministerio de Minas y Energía informó que el 2017 fue el año de la recuperación petrolera en Colombia se produjeron 312 millones de barriles de petróleo, siendo lo más importante dado que se adicionaron 429 millones de barriles de petróleo que hicieron posible pasar de 1.665 millones de barriles de petróleo en 2016, (equivalentes a 5,1 años de reservas) a 1.782 millones de barriles en 2017, (es decir 5,7 años de reservas). Estas cifras nos permiten afirmar que el país contará con crudo aproximadamente hasta el año 2023, y después de esta fecha ¿qué pasará?

Tal como se evidencia en el Plan energético nacional Colombia – Ideario Energético 2050 el país requiere de combustibles fósiles para suplir la demanda de combustibles en su parque automotor, igualmente ocurre con el departamento de Norte de Santander, y más aún, dado que actualmente es su única alternativa energética, ya que ante su problemática fronteriza (contrabando, inestabilidad del mercado, entre otras) no se comercializa biocombustibles en igualdad de condiciones de calidad e impacto al medio ambiente como en otras partes del país. Lo anterior obedece a que el Ministerio de Minas y Energía optó por la estrategia de precios con las exenciones de impuestos (Ley Frontera) y subsidios actuales, cuyo mecanismo de ejecución era limitar la mezcla para poder manejar precios diferenciadores y competir con el contrabando. Por otra parte, es lejana aun la posibilidad de implementar otras alternativas de combustible en el departamento (GNV, GNL, GLP, electrificación del parque automotor), mientras esto sucede, la problemática se intensifica y se hace cada vez más difícil solucionarla.

¿Y que se está haciendo hoy con el crudo que tiene el país?

Para obtener un litro de gasolina se necesitan entre 2,4 y 2,8 litros de crudo. En el mercado internacional, un barril equivale a 42 galones de fluido, es decir, 158,98 litros. Al realizar el cálculo, se estima que de un barril de petróleo se pueden extraer entre 56,7 y 66,24 litros de gasolina comercial, lo anterior en condiciones óptimas, es decir, podría ser menor la cantidad de gasolina dependiendo del tipo de crudo y de la refinería. Para efectos del ejercicio se maneja unas cifras conservadoras 56 litros de gasolina por barril de crudo, un galón de gasolina tiene 3,7854 litros, es decir, de un (1) barril de crudo se puede extraer 14,79 galones de gasolina aproximadamente.

Teniendo en cuenta los altibajos y grandes cambios en la comercialización de combustibles en Norte de Santander en la década 2006-2016, y dado que el Ministerio de Minas y Energía implementó la estructura de precios exenta de impuestos (Ley Frontera) y subsidiado (esquema vigente desde diciembre 2009) se toma como referencia volúmenes de los años 2014, 2015 y 2016 en los cuales se comercializó gasolina bajo estas condiciones durante toda la vigencia del año fiscal como herramienta para cálculos de comparación que se realizarán a continuación:

Tabla 11 Total galones comercializados de combustible con precio Ley Frontera preferencial (exento de impuestos y subsidiado)

Periodo	Galones de Gasolina	Galones de Diesel
2014	12.768.833	45.905.592
2015	38.723.275	70.505.004
2016	53.825.472	91.174.748
Total	105.317.580	207.585.344

Nota: Proyectado por el autor. Adaptado de: Ministerio de Minas y Energía.

Dado el cálculo estimado de galones por barril de crudo, se puede decir que durante estos tres últimos años (2014, 2015 y 2016) se necesitó refinar más de siete millones de barriles de crudo (7'120.864) para cubrir solo la demanda de gasolina en el departamento, sin contemplar los volúmenes de diésel requeridos los cuales tienen un menor rendimiento por barril, indicando que podría llegar a triplicar la cifra de barriles requeridos con la gasolina, es decir, en un año promedio el departamento requiere aproximadamente nueve (9) millones de barriles de crudo para cubrir la demanda de combustibles. Si el país cuenta con 1.782 millones de barriles como reservas para 5,7 años, en promedio tendría reservas de 312 millones de barriles por año, lo cual indica que para la transformación en gasolina y diésel que necesita el departamento de Norte de Santander se emplearía el 2,88% de las reservas anuales del país.

En resumen, Colombia tiene una tendencia creciente en la demanda energética. El país cuenta con reservas para aproximadamente cinco (5) años y parte de las reservas que tiene las refina para vender un combustible exento de impuestos y subsidiado para atacar el fenómeno de contrabando que ha permanecido vigente por más de tres décadas. ¿Es posible considerar que existen otras alternativas o vías alternas a las que se vienen implementando frente a la perspectiva expuesta?

7.2 Condiciones actuales de Venezuela

La situación económica, social y política de Venezuela ha venido teniendo grandes transformaciones en los últimos años, y a la fecha presenta fuertes problemáticas socioeconómicas que la mantienen con unos indicadores desfavorables (inflación, tasa de desempleo, entre otros). Sin embargo, actualmente es difícil conocer las cifras exactas de estos indicadores. A continuación, se mencionarán algunas fuentes en las figuras 22, 23 y 24 para referenciarlas:

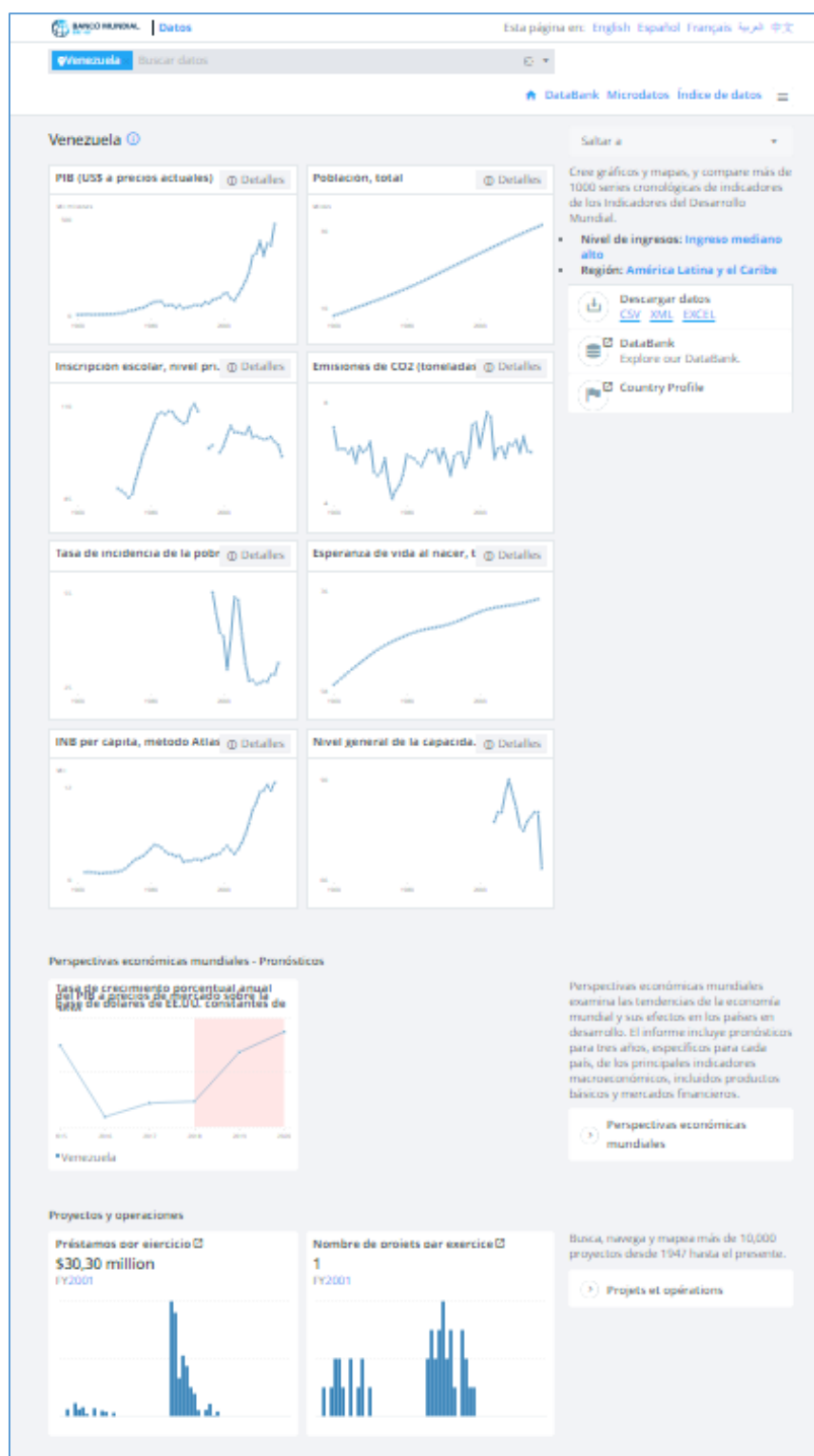


Figura 22 Indicadores de Venezuela – Banco Mundial. Adaptado de: Banco Mundial.
<https://datos.bancomundial.org/pais/venezuela>

Estadísticas	
PIB (nominal)	▼ USD 100.845 millones (2018) (Fuente: FMI) ¹
PIB (PPA)	▼ USD 330.984 millones (2018) (Fuente: FMI) ²
Variación del PIB	-14 % (2017) - (Fuente: FMI) ³
PIB per cápita	▼ US\$ 3.168 dólares (Nominal - 2018) (Fuente: FMI) ⁴
	▼ US\$ 10 399 dólares (PPA-2018) (Fuente: FMI) ⁵
PIB por sectores	Primario: 4,4 % Secundario: 38,2 % Terciario: 57,4 % (2016) ⁶
Inflación (IPC)	200 005 % (agosto de 2018) ⁷
IDH	▼ 0,767 (Alto) (2015) ⁸
Población bajo la línea de pobreza	33,1 % (Est. INE, 2015) ⁹ 81,77 % (Est. ENCOVI, 2016) ^{10 11}
Coef. de Gini	0,407 (2013) ¹²
Fuerza Laboral	14 729 347 de personas (2016) (Fuente: Banco mundial) ¹³
Desempleo	33,3 % (2018) ¹⁴
Industrias principales	Petrolera, Minera, eléctrica materiales de construcción, alimenticia, aluminio, siderúrgica, petroquímica y turismo

Figura 23 Estadísticas economía de Venezuela. Adaptado de: Wikipedia https://es.wikipedia.org/wiki/Econom%C3%ADa_de_Venezuela



Figura 24 Indicadores económicos Venezuela. Adaptado de: <http://economia.com.ve/indicadores-economicos-de-venezuela-2018/> Fecha: 15 de junio de 2018

Al parecer a medida que pasa el tiempo cada vez la situación empeora para los venezolanos. Hoy Venezuela ha tenido que tomar medidas extremas para poder sobrellevar la actual situación que atraviesa, por ende, en agosto de 2018 implementó el cambio de su moneda ahora el Bolívar Soberano, y otras medidas económicas. En cuanto al combustible, a partir del mes de septiembre de 2018 inició con periodo de pruebas en el aumento de los precios en la frontera con Colombia con el objetivo de terminar definitivamente con el contrabando, tal como lo manifestó el presidente Nicolás Maduro. ¿Pero que podría pasar a futuro con Venezuela? y como podría impactar a Colombia? en especial al departamento de Norte de Santander?... definitivamente frente a este panorama es incierto el futuro y se podrían plantear varias hipótesis, pero lamentablemente lo que se vislumbra no es positivo, sin embargo, las relaciones de Venezuela con otros países, hace entrever algunas intenciones del gobierno venezolano. Un tema de interés es la relación China-Venezuela, la cual se ha venido manejando hace varias décadas, en especial se intensificó con el gobierno del presidente Hugo Chávez, pero cada día se hace más estrecha esta relación en temas económicos, financieros, petroleros, de seguridad y defensa. Vale la pena resaltar que ahora Venezuela es un socio estratégico de China, y cuenta con fuertes lazos comerciales y políticos.

Hipotéticamente hablando, ¿qué sería de Venezuela con una fuerte intervención y apoyo tecnológico, productivo y político de China? En cuanto al sector de hidrocarburos, específicamente combustibles, que podría pasar a futuro si tenemos en cuenta que China es potencia mundial en tecnología y producción. Colombia tendría un país vecino con las mayores reservas de petróleo en el mundo y con un aliado que podría implementar tecnologías para obtener los mejores y más eficientes procesos de producción y refinación. ¿Qué pasaría si lograrán mejorar calidad y precio de los combustibles en Venezuela? Por otra parte, Venezuela ha sido catalogada como uno de los países con los peores índices de lucha contra el tráfico ilícito, tal como lo ratifica la ONG Alianza

Transnacional para Combatir el Comercio Ilícito (Transnational Alliance to Combat Illicit Trade - Tracit). Frente a esta situación percibida actualmente, ¿cómo enfrentaría Colombia y para este caso Norte de Santander este supuesto escenario?, ¿Podría suceder?. Es una incógnita muy compleja y difícil de resolver. Un posible escenario sería: mayor presión por efectos del caos que llevaría al gobierno venezolano a tomar caminos desconocidos y extremos, lo claro es que esto sin duda alguna afectaría indirectamente al departamento de Norte de Santander y a la distribución de combustible en esta zona fronteriza.

7.3 Comercio de combustibles a nivel global.

La globalización ha permitido el intercambio transnacional de múltiples productos y servicios, el combustible no se escapa a esta realidad. Cada vez hay más ofertantes de producto a nivel mundial gracias a la tecnología y a las pequeñas refinerías que se implementan día a día, las cuales facilitan el proceso de refinación cerca a los pozos y a su vez optimizan costos. Así mismo, en el mercado internacional se consiguen productos de buena calidad y ambientalmente amigables. En el comercio internacional de energéticos, en especial de hidrocarburos y sus derivados, se mantienen reglas y procedimientos internacionales que garantizan el debido proceso y seriedad del mismo. También cuenta con fuentes de información confiables que permiten conocer y analizar los precios de mercado denominado PLATTS PRICE. Estos son precios de referencia con los cuales se pueden negociar energéticos a nivel mundial. Muchos de los ofertantes de combustibles a nivel mundial, son representantes comerciales de refinerías y comercializan sus productos con los precios de referencia PLATTS con más o menos valor dependiendo del producto y/o cantidades a transar. Ante la fuerte competencia mundial se encuentra disponible en el mercado precios – 8 ó -10 sobre el precio PLATTS, lo anterior, acorde con su procedencia, calidad y volumen. Por otra parte, el abanico de productos es muy nutrido, dejando al alcance gasolinas de diferentes octanajes

(87,89,91,92,95) y Diesel Gasoil Ultra-Low Sulphur 50 PPM,10 PPM y hasta de 2 PPM (bajos en azufre). Es decir, se puede obtener buenos precios y buena calidad de producto, siendo amigables con el ambiente.

7.4 Propuesta de Solución

Después de ampliar más la visión del sector de combustibles en zona fronteriza, el pasado, el presente y el posible futuro, es relevante tener objetivos claros en busca de una solución asertiva que impacte positivamente al sector, a su entorno, a la economía local y nacional, por ende, debe cumplir con las siguientes características:

- ✓ Gestión eficiente de la demanda y uso racional de energía
- ✓ Abastecimiento pleno y eficiente
- ✓ Reducir la vulnerabilidad del sector de los combustibles legales en toda la cadena de suministro y aumentar su disponibilidad y confiabilidad en el departamento.
- ✓ Maximizar la contribución del sector de los combustibles, a la estabilidad económica, a la competitividad y al desarrollo del departamento.
- ✓ Aprovechar los recursos energéticos del país con criterios de sostenibilidad teniendo en cuenta sus actuales condiciones y las tendencias mundiales.
- ✓ Mejorar y conservar la calidad ambiental.
- ✓ Armonizar el marco institucional para la implementación de la política energética fronteriza acorde a los cambios y tendencias del entorno.

Al revisar otras alternativas de combustible para la zona fronteriza se contempla el gas natural comprimido vehicular GNCV y gas licuado de petróleo GLP vehicular, este último utilizado por

años en Venezuela. Por una parte el GNCV tiene un requerimiento necesario frente a la red de distribución de gas natural domiciliario y su conectividad a estaciones de servicio ya establecidas o nuevas, sin embargo la cobertura de la red de gas natural domiciliario en Norte de Santander es baja y no alcanza ni al 10% en la ciudad capital San José de Cúcuta, y con mayor dificultad se encuentra en todos los municipios del departamento. Así mismo, los costos de adecuación tanto de la infraestructura de la estación de servicio, como los costos de conversión no llegan a compensar la inversión, lo anterior, teniendo en cuenta que el contrabando ofrece precios inferiores al consumidor final.

Por otra parte el GLP vehicular se encontraba prohibido en Colombia según la Ley 689 de Agosto 23/01 sin embargo a través del congreso han surgido una serie de trámites para poder normatizar y dar viabilidad a este tipo de combustible, a través de la Ley 1753 de 2015 se autoriza el uso de gas licuado de petróleo (GLP), como carburante en motores de combustión interna en todo el territorio colombiano facultando al Ministerio de Minas y Energía para expedir los reglamentos necesarios. Así mismo, el Ministerio de Minas y Energía mediante la resolución número 40577 de 9 de junio de 2016, autorizó la realización de pruebas piloto en el territorio nacional con el fin de evaluar el comportamiento del GLP como carburante en motores de combustión interna. Aunque se ha avanzado en el proceso no es viable implementar aun esta alternativa de combustible en Norte de Santander.

Cuando el tiempo apremia y los recursos son limitados (tecnología, recursos naturales, económicos, etc) se hace necesario pensar en alternativas que permitan optimizar y maximizar los recursos disponibles, ejercer una administración adecuada y eficiente de los mismos. El gobierno nacional no puede controlar todas las variables que impacta el comercio de combustibles en la

frontera nortesantandereana, pero tiene a su alcance el control de variables importantes como lo es la normatividad, el precio y la disponibilidad de los hidrocarburos.

Ya se tiene la experiencia de los procesos vividos con Venezuela en 2008-2009 y 2011-2013, los cuales permitieron demostrar que ante un buen precio y buen suministro se logra captar la demanda real existente en el mercado de los combustibles en Norte de Santander. Así mismo, el acompañamiento de controles y fuertes restricciones demostrado con el cierre de frontera 2015-2106 ratifica que es posible. La propuesta de solución a corto plazo es ***importar combustible para ser comercializado en zona fronteriza***.

La viabilidad del esquema de importación de combustible para la zona fronteriza nortesantandereana, requiere de complementos indispensables para su éxito por ello debe contemplar los siguientes lineamientos:

7.4.1 Optimización de costos. Importar combustibles con el mejor postor del mercado, ante variables como el dólar y precio del crudo, que pese al panorama de altos precios, el mercado internacional permite conseguir buenas alternativas de suministro, calidad y precio. Precios benéficos para la frontera.

7.4.2 Garantía de suministro. Planear, estipular y organizar adecuadamente la logística para garantizar el suministro permanente del producto importado en la zona fronteriza.

7.4.3 Estructura de precios flexible. Acorde a condiciones puntuales de la zona. Se podrá comercializar el mismo producto, pero con condiciones de precios variables, según las situaciones presentadas en la zona y en el mercado, previo análisis del comité interdisciplinario y aval del Ministerio de Minas y Energía. Tal como se presentó en el pasado, pero con una mayor agilidad en la toma de la decisión, y bajo la responsabilidad de los miembros del comité.

7.4.4 Comité interdisciplinario. Involucramiento de todos los actores (entes gubernamentales locales, departamental, y nacional, cadena de abastecimiento y comercialización, gremio, industria ANDI, comunidad, pimpineros y otros) con seguimiento trimestral y extraordinarios (si se requiere) frente a los cambios y necesidades de la distribución combustibles en frontera. Con autoridad para intervenir en la modificación y activación de estructura de precios, según requerimientos y momentos del mercado.

7.4.5 Observatorio especializado. Registrar y documentar situaciones vividas, actuales y futuras para gestionar soluciones/decisiones acordes al momento y nivel de criticidad presentado en la frontera.

7.4.6 Sistema de información de combustibles líquidos – Sicom. Ampliar su funcionalidad y registrar qué situación puntual fue vivida o se vive, así como las estrategias de solución implementadas. Documentar la evolución del esquema, potenciales quema piloto para el futuro energético del País, cuando sea necesaria su implementación a nivel nacional (momento en que no se tengan reservas).

Mientras llegan nuevos momentos a la seguridad energética del país, y el desarrollo tecnológico y económico permitan la implementación de otras alternativas energéticas, esta alternativa podrá mitigar los efectos de las condiciones actuales y dar una solución a los problemas que enfrenta el sector legal de combustibles en la frontera.

7.4.7 Fortalecimiento en los controles y cumplimiento de la Ley Anticontrabando.

Fortalecer el pie de fuerza en el departamento para dar estricto cumplimiento y aplicación de la Ley Anticontrabando en la frontera. Por otra parte, la fuerza pública requiere el apoyo del gobierno nacional, departamental y local con infraestructura y mecanismos legales adecuados para

almacenar el combustible que se aprende mientras se entrega en donación, esto requiere almacenamiento y transporte además de garantizar la adecuada custodia del producto incautado.

La adecuada integración de las herramientas utilizadas en el pasado, adaptando las mejoras respectivas y teniendo en cuenta los lineamientos expuestos en este capítulo, permitirá un exitoso proceso de importación y posible estabilidad en la comercialización legal de combustibles en el departamento de Norte de Santander adecuado para sus características y condiciones cambiantes.

La seguridad energética es de gran relevancia para las generaciones de hoy y del futuro, quienes estarán viviendo en menos de una década los errores de nuestro pasado. Pensar hoy y actuar, es dar futuro a los norte-santandereanos y colombianos del mañana.

Referencias Bibliográficas

- ✓ Guerrero, H. M. (2001). *La oferta de combustible de Venezuela en la frontera con Colombia: una aproximación a su cuantificación*. República de Colombia, Departamento Nacional de Planeación, Dirección de Estudios Económicos.
- ✓ Zuleta, L. A. (2003). La regulación en el sector de distribución de combustibles en Colombia.
- ✓ Gracia, O., Manguashca, M., Mejía, L. E., Yanovich, D., Cortés, S., Galindo, G., & Schutt, E. (2010). *La Ley de Fronteras y su efecto en el comercio de combustibles líquidos*.
- ✓ Antuny, P. L. J., Marcela, B. O. L., & Milena, M. A. J. *El diferencial cambiario en la frontera Norte de Santander, Colombia y Venezuela. ¿La economía o la política? The exchange rate differential on the border Norte de Santander, Colombia and Venezuela. The economics or politics?*
- ✓ Jabba, A. S. (2014). *Crisis en la frontera*. Documentos sobre Trabajo de Economía Regional, Documento, (197).
- ✓ DE COLOMBIA, P. P. L. F. *DOCUMENTO CONPES 3805 DNP DE 2014*.
- ✓ Martínez, A., Benavides, J., & Ramírez, J. M. (2015). *Política de regulación de precios de combustibles líquidos para uso automotor en Colombia*.
- ✓ Rodríguez, D. H. (2014). *Transmisión del efecto cambiario a la economía de la frontera Colombo-Venezolana* (No. 013857). BANCO DE LA REPÚBLICA-ECONOMÍA REGIONAL.
- ✓ Egea Jiménez, Carmen; Soledad Suescún, Javier Iván; (2013). *La venta informal de combustible en la frontera Colombia-Venezuela: El papel de los pimpineros como grupo vulnerable*. *Revista de Ciencias Sociales (Ve)*, Enero-Marzo, 92-105.
- ✓ Páez, R. L. Javier Iván Soledad Suescún Diana Carolina Galvis Rodríguez. *Caracterización Socioeconómica de Norte de Santander: una aproximación desde el Enfoque de las Capacidades Humanas*.
- ✓ Guaita, H. J. M. (2012). Efectos del control de cambio en el intercambio comercial con Colombia. Consecuencias del retiro de Venezuela de la Comunidad Andina. *Revista Venezolana de Análisis de Coyuntura*, 18(2), 93-101.

- ✓ Villar, L., Castro, F., Forero, D., Ramírez, J. M., & Reina, M. (2014). Evaluación de la contribución económica del sector de hidrocarburos colombiano frente a diversos escenarios de producción.
- ✓ León, J. A. P. (2016). El diferencial cambiario en la frontera norte de Santander, Colombia y Venezuela: ¿ La economía o la política?. *Tendencias*, 17(2), 8.
- ✓ OSORIO, L. M. B., ANDRADE, J. M. M., & LEON, J. A. P. COYUNTURAS POLITICAS COLOMBO-VENEZOLANAS EN LA ZONA DE FRONTERA.
- ✓ Rojas, P. R. S. (2016). Impacto socioeconómico a un año del cierre de la frontera Colombo-Venezolana: Norte de Santander–Estado Táchira (2015-2016). *Revista Mundo FESC*, (12), 86-97.
- ✓ Zambrano Miranda, M. D. J. (2017). Análisis del programa de reconversión socio laboral de comerciantes informales de combustible, “Pimpineros”, en Cúcuta 2010-2014.

Apéndices

Apéndice A.

Población censada y ajustada por omisión censal, según departamentos 2005

Departamentos	Población censada	Población ajustada (a 30 de junio de 2005) ¹
05 Antioquia	5 601 507	5 682 276
08 Atlántico	2 112 001	2 166 156
11 Bogotá, D.C.	6 778 691	6 840 116
13 Bolívar	1 836 640	1 878 993
15 Boyacá	1 210 982	1 255 311
17 Caldas	898 490	968 740
18 Caquetá	337 932	420 337
19 Cauca	1 182 022	1 268 937
20 Cesar	878 437	903 279
23 Córdoba	1 462 909	1 467 929
25 Cundinamarca	2 228 682	2 280 037
27 Chocó	388 476	454 030
41 Huila	1 001 476	1 011 418
44 La Guajira	655 943	681 575
47 Magdalena	1 136 819	1 149 917
50 Meta	713 772	783 168
52 Nariño	1 498 234	1 541 956
54 Norte de Santander	1 208 336	1 243 975
63 Quindío	518 691	534 552
66 Risaralda	859 666	897 509
68 Santander	1 913 444	1 957 789
70 Sucre	762 263	772 010
73 Tolima	1 312 304	1 365 342
76 Valle del Cauca	4 052 535	4 161 425
81 Arauca	153 028	232 118
85 Casanare	281 294	295 353
86 Putumayo	237 197	310 132
88 Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	59 573	70 554
91 Amazonas	46 950	67 726
94 Guainía	18 797	35 230
95 Guaviare	56 758	95 551
97 Vaupés	19 943	39 279
99 Vichada	44 592	55 872
00 Total nacional	41 468 384	42 888 592

Fuente: Dane

<http://www.dane.gov.co/files/censos/libroCenso2005nacional.pdf>

Apéndice B. Consolidado de noticias sobre la crisis del combustible en frontera.

Fecha	Título de la noticia	Fuente
29 diciembre de 2016	A partir de 2017 Venezuela venderá gasolina en pesos colombianos en la frontera	https://www.elespectador.com/noticias/economia/partir-de-2017-venezuela-vendera-gasolina-pesos-colombi-articulo-672598
17 junio de 2016	Contrabando de gasolina disminuye ventas en estaciones de servicio	http://caracol.com.co/emisora/2016/06/17/cucuta/1466171389_440246.html
30 marzo de 2016	Autoridades buscan poner fin al pimpineo en Cúcuta	http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16550297
1 febrero de 2016	Policía se desplegó en Cúcuta contra el comercio ilegal de combustible	https://www.laopinion.com.co/judicial/policia-se-desplego-en-cucuta-contra-el-comercio-ilegal-de-combustible-106153#OP
25 septiembre de 2015	Se extiende la crisis por la falta de gasolina en la frontera	https://www.laopinion.com.co/region/se-extiende-la-crisis-por-la-falta-de-gasolina-en-la-frontera-99050#OP
26 agosto de 2015	La gasolina la ponemos nosotros	https://www.elespectador.com/noticias/economia/gasolina-ponemos-nosotros-articulo-581830
11 septiembre de 2014	Cierre nocturno de frontera Colombia-Venezuela baja el contrabando hasta 50%	http://www.vanguardia.com/actualidad/colombia/278033-cierre-nocturno-de-frontera-colombia-venezuela-baja-el-contrabando-hasta-

16 febrero de 2013	Freno al contrabando en frontera con Venezuela	http://www.vanguardia.com/actualidad/colombia/196387-freno-a-contrabando-en-frontera-con-venezuela
22 diciembre de 2012	Se agudiza crisis de combustible en Cúcuta	http://www.vanguardia.com/actualidad/colombia/188697-se-agudiza-la-crisis-de-combustible-en-cucuta
23 noviembre de 2012	Alertan por falta de gasolina en Norte de Santander	http://www.portafolio.co/economia/finanzas/alertan-falta-gasolina-norte-santander-226712
2 mayo de 2012	Precio de combustible en Cúcuta si subirá	http://www.portafolio.co/negocios/empresas/precio-combustible-cucuta-subira-110558
11 junio de 2011	Contrabando de gasolina sigue aumentando	http://www.portafolio.co/negocios/empresas/contrabando-gasolina-sigue-aumentando-117704
30 noviembre de 2009	El galon de gasolina en Cúcuta costará 4.148 pesos en las estaciones de servicio	http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-6709728
24 abril de 2007	Gasolina en Cúcuta se venderá a 3.300 pesos por galón	http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3525571
2 diciembre de 2006	La frontera de la gasolina	https://www.semana.com/nacion/articulo/la-frontera-gasolina/76022-3

Apéndice C. Información gremio de estaciones de servicio de Norte de Santander

ASESNORT
ASOCIACIÓN DE ESTACIONES DE SERVICIO
DE NORTE DE SANTANDER

San José de Cúcuta, 02 de Noviembre de 2018
CUC-GRAL # 043-2018

Señores
UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER
Escuela de Ingeniería de Petróleos
Bucaramanga

Asunto: Información para tesis de maestría “ **ESTUDIO DE LA COMERCIALIZACIÓN DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS Y LAS POLÍTICAS GUBERNAMENTALES APLICADAS EN MOMENTOS DE CRISIS EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER 2006 – 2016**”

Respetados Señores:

Reciban de la ASOCIACION DE ESTACIONES DE SERVICIO DE NORTE DE SANTANDER (antes FENDIPETROLEO) un respetuoso saludo, manifestando que:

De acuerdo con la solicitud realizada por la estudiante **Jenny Milena Cagua Pérez** estudiante de Maestría de la **Escuela de Ingeniería de Petróleos** y con el ánimo de aportar y facilitar información para el desarrollo de la tesis en asunto, como fuente de información sobre los sucesos presentados en la comercialización de combustible en las estaciones de servicio del departamento de Norte de Santander, adjunto allegamos los siguientes documentos:

1. Oficio dirigido a la Dirección de Hidrocarburos de fecha 20 de Septiembre de 2012
2. Comunicado No. 026 de fecha 29 de Noviembre de 2012 dirigido a Distribuidores Minoristas de Norte de Santander
3. Agenda de Reunión con participación del Ministerio de Minas y energía- Dirección de Hidrocarburos, Fendipetroleo N. de S. Distribuidores Mayoristas y Distribuidores Minoristas de fecha 13 de Febrero de 2013
4. Documento que presenta la Problemática y Diagnostico de la Distribución de Combustibles Líquidos Derivados del Petróleo en Norte de Santander - Foro de fecha Febrero 13 de 2013
5. Comunicado a la Opinión Publica de fecha 23 de Marzo de 2013 dado a conocer por Fendipetroleo N. de S.
6. Pagina del Periódico la Opinión de fecha 04 de Abril de 2012 en la que se da a conocer la Problemática por la que se atravesaba en ese momento.

Centro Comercial Bolívar Local H5-2
TeleFax: 5762788 Cel. 315-2522875
asoestacionesdeservicios@gmail.com
Cúcuta, Colombia



ASESNORT
ASOCIACIÓN DE ESTACIONES DE SERVICIO
DE NORTE DE SANTANDER

Sea esta la oportunidad de informarle que el gremio en especial el que agrupa a los Distribuidores Minoristas de Combustibles en Norte de Santander ha desarrollado una labor titánica durante todo el tiempo con el fin de hacer entender al Ministerio de Minas y Energía - Dirección de Hidrocarburos la problemática del sector en relación con la comercialización de combustibles en esta zona del país.

Se ha hecho saber ante la Comisión Quinta del Senado que en Norte de Santander existe una problemática porque cuando el contrabando arrecia mas es porque los precios de los combustibles venezolanos acaban con los precios del combustible nacional, manifestando que cuando en Venezuela sucede algo extraordinario y controlan el contrabando de extracción hacia Colombia (con mecanismos tecnológicos como el "Chik de tanqueo, tanqueo por placas, racionar la cantidad de galones en cada suministro, relevo de guardia nacional y control efectivo a la salida de combustibles venezolanos hacia Colombia) entonces los distribuidores minoristas de combustible en Norte de Santander venden producto nacional y se presenta escases del mismo, igualmente ante la Comisión Quinta del Senado se ha denunciado que con un cupo irrisorio de combustible Colombiano de 3'400.000 galones/mes que existía antes del cierre de frontera en Agosto de 2015, la gente se veía en la obligación de buscar suplir la necesidad con combustible de contrabando y que esto venía sucediendo hacía más de 40 años.

El gremio se vio obligado en el año 2015 acudir ante la Procuraduría General de la Nación para poner en conocimiento lo que estaba pasando en Norte de Santander que con el poco cupo de 3'400.000 galones/mes aproximadamente no podíamos atender la demanda real ante el cierre de Frontera de Agosto de 2015 por parte de presidente Nicolás Maduro y contarle al procurador general de la nación Alejandro Ordoñez que se evidenciaba lo que se decía a gritos por años, que más del 70% del combustible que se necesitaba en Norte de Santander lo proveía el Combustible de contrabando.

Esperamos poder apoyar el ejercicio académico de Jenny Milena Cagua Pérez y estaremos prestos a las solicitudes que tengan y que estén a nuestro alcance poderles suministrar.

Cordialmente,

MARIA EUGENIA MARTINEZ
DIRECTORA EJECUTIVA Y ASESORA JURIDICA
ASOCIACION DE ESTACIONES DE SERVICIO
DE NORTE DE SANTANDER "ASESNORT"

CC: Archivo
Anexo lo anunciado

Centro Comercial Bolívar Local H5-2
TeleFax: 5762788 Cel. 315-2522875
asoestacionesdeservicios@gmail.com
Cúcuta, Colombia



FENDIPETROLEO
NACIONAL SOLDICOM
SECCIONAL NORTE DE SANTANDER

San José de Cúcuta, 20 de Septiembre de 2012

CUC-MME # 0152-044-2012

Doctora

MARTHA LILIANA MEZA PARRA
DIRECTORA DE HIDROCARBUROS
MINISTERIO DE MINAS Y ENERGIA
Bogotá D.C.

Cordial y Respetuoso Saludo:

Como es de su conocimiento, el cupo que posee Norte de Santander, adjudicado en Octubre de 2010 se baso en variables establecidas por la UPME en la resolución 0423 de Octubre de 2010 y fueron: compras Promedio, recaudo de sobretasa y capacidad de almacenamiento de la Estación, para ese momento las compras y ventas y el recaudo de sobretasa estaban supremamente afectadas por el contrabando pues los precios que maneja el contrabando siempre en condiciones normales están mas bajos que los del producto importado legalmente o los de los combustibles nacionales a precios preferenciales para Norte de Santander.

Cuando llega la importación en Abril 02 de 2011 a precios realmente competitivos con el contrabando se disparan las ventas en las Estaciones de Servicio pues ya la gente quiere comprar allí, primero por el precio, segundo porque les representa seguridad y tercero por el servicio y esto demuestra que el cupo del Departamento establecido por la UPME no es real.

Sin embargo y como usted podrá haber observado y analizado, ese cupo mensual de combustibles no alcanza a 3'500.000 galones/mes y genera un gran problema de desabastecimiento en las Estaciones de Servicio

Tenemos muy claro que las Estaciones cumplen un servicio publico, somos simplemente un prestador de un servicio que esta en cabeza del Estado, pero el Estado nos delega esa responsabilidad, pero el servicio es deficiente; no porque las Estaciones no lo hagan como debe ser, pues como usted habrá analizado todas las Estaciones cumplen con los requisitos técnicos, de seguridad y documental y están certificadas, me refiero que son deficientes porque la cantidad de combustible que ustedes permiten vender en el departamento es irrisoria, no se compadece con las necesidades de Norte de Santander.

Respetada Doctora, aquí lo que el Estado no puede cumplir lo esta supliendo el contrabando y hay que decirlo con toda la franqueza pero con un costo muy alto, sobretodo para la salud de las personas que manipulan esos combustibles sin tener el mayor cuidado, absorbiendo los componentes de plomo, benceno, tolueno, azufre y otros químicos.

Centro Comercial Bolívar Local H5-2
TeleFax: 5762788 Cel. 315-2522875
fendinorte@gmail.com
Cúcuta, Colombia



FENDIPETROLEO
NACIONAL SOLDICOM
SECCIONAL NORTE DE SANTANDER

Fuera de eso generan un gran PASIVO AMBIENTAL, por los continuos derrames de hidrocarburos al suelo de Norte de Santander, que convierte al Estado Colombiano responsable ante la humanidad de ese pasivo ambiental.

Sin duda para Venezuela es un problema grave y ellos lo han empezado a entender, porque han estado trabajando en la implementación de tecnología para controlar las salidas de los combustibles, pero debo decir que con esa cantidad de combustible que nos envían que ni siquiera ha llegado lo convenido en la declaración de Miraflores, es imposible contrarrestar este flagelo y todos sabemos que el contrabando de hidrocarburos en Norte de Santander se controla con precios y enviando la cantidad necesaria, pero también comprendemos que debemos ser agradecidos con la Rep. Venezolana que ha tenido la deferencia de ayudar al pueblo de Norte de Santander y comprendenos de la limitación a los envíos no porque no sean potencia petrolera, sino por refinación etc., es aquí donde le pedimos al Estado Colombiano que cumpla con el plan mixto de abastecimiento.

Es bueno recordar que El Ministerio de Minas tiene diseñado dentro de los planes de abastecimiento para zona de frontera el Plan Mixto, que significa que cuando no alcanza a llegar el combustible venezolano importado legalmente, que debiera llegar se debe activar el envío de combustible nacional a precio preferencial para Norte de Santander, sin embargo hemos estado en grandes dificultades y lo hemos solicitado pero no ha sido posible.

Es bueno respetada doctora que averigüe con Departamentos similares a Norte de Santander al interior del país y se pueda percatar que los consumos mensuales sobrepasan los 10'000.000 de galones/ mes.

Lo que en Norte de Santander el Estado Colombiano no lo suple, lo suple el contrabando y eso es grave en un estado en el que nos jactamos de ser "Un Estado Social de Derecho"

El común de la gente especula, habla y habla y dice que no se sabe que hacen las Estaciones de Servicio el combustible, pero no conocen la realidad porque este tema no lo entienden o no lo conocen, es por eso que ante la cantidad de problemas que suceden aquí, es conveniente que ustedes analicen la situación y le digan a la ciudadanía que es lo que realmente pasa en Norte de Santander.

Por ultimo decirle respetada Doctora, que hemos tenido muchos casos como el que le voy a citar que son preocupantes.

En la semana del 9 al 14 de Septiembre/012, se dirigió en varias oportunidades a nuestra oficina un ciudadano que trabaja para Canales Nacionales Privados, que son quienes tienen a cargo las antenas repetidora de comunicaciones, buscando ayuda porque no hay combustible en las estaciones y no porque no quieran vender es porque realmente con el cupo irrisorio del Departamento es imposible atender a todos.

Centro Comercial Bolívar Local H5-2
TeleFax: 5762788 Cel. 315-2522875
fendinorte@gmail.com
Cúcuta, Colombia



FENDIPETROLEO
NACIONAL SOLDICOM
SECCIONAL NORTE DE SANTANDER

Usted comprenderá lo grave ante esta situación tan delicada en una eventualidad que podrían hacer los operadores de las comunicaciones si no pueden operar porque no hay como poner en operación las plantas que se requieren para trabajar?

Por otra parte es de comprender que existen empresas, como Centrales Eléctricas del Norte de Santander, los Tejares que producen ladrillos y artículos de gres, la Policía, El Ejército, los hospitales y clínicas, bomberos, organismos de seguridad del Estado, Alcaldías y Gobernación y hay que atenderlos con prioridad.

Las Estaciones son negocios que están para vender, pero comprendemos, que la distribución de los combustibles es una política de Estado y es el Estado el que debe asumir la responsabilidad de enviar el combustible que se necesita.

Después de todo lo dicho respetada doctora solicitamos de la manera más respetuosa, y urgente lo siguiente:

1º. Calendamos una reunión con la Distribución Minorista de Norte de Santander en la ciudad de Cúcuta, en la cual se haga presente Usted, UPME pues es importante y conveniente que como funcionarios del Gobierno se conozca la situación de este Departamento y también nos conozcan como un gremio organizado, batallador y serio que siempre ha sido el puente entre el Minorista y la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía.

2º. Que el cupo que tiene la Estación de Servicio Panamericana ubicada en la ciudad de Pamplona en cantidad de 16.942 galones/mes asignado mediante resolución No. 0510 de la UPME de fecha 11 de Octubre de 2010, sea redistribuido entre las Estaciones de ese municipio, pues aunque es poca cantidad, les ayudara en algo a paliar la situación de abastecimiento e igualmente esto esta permitido en la normatividad

3º. Recordamos modificar el Art. 1º. De la Resolución 181838 de 2008 e invocamos Derecho de Igualdad.

Por otra parte quiero informarle que desde hace mas del año estamos pidiendo esta redistribución pero no hemos tenido eco.

Agradecemos toda la atención que merece esta zona de frontera donde un puñado de Colombianos hacemos Patria y luchamos por sobrevivir a pesar de la competencia desleal e ilegal que ejerce el contrabando

Cordialmente,

MARIA EUGENIA MARTINEZ RODRIGUEZ
DIRECTORA EJECUTIVA
FENDIPETROLEO NORTE DE SANTANDER.

CC: Archivo

Centro Comercial Bolívar Local H5-2
TeleFax: 5762788 Cel. 315-2522875
fendinorte@gmail.com
Cúcuta, Colombia



FENDIPETROLEO
NACIONAL SOLDICOM
SECCIONAL NORTE DE SANTANDER

COMUNICADO No. 026
29 DE NOVIEMBRE DE 2012

**SEÑORES
DISTRIBUIDORES MINORISTAS AFILIADOS
FENDIPETROLEO NORTE DE SANTANDER**

Cordial Saludo:

Con el fin de hacer claridad al plan de abastecimiento que activo el Ministerio de Minas y Energía en la tarde de ayer, me permito transcribir el correo que nos acaba de enviar la Dra. Martha Liliana Amaya Parra-Directora de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía:

"Con el fin de dar claridad al plan de abastecimiento activado ayer para garantizar el debido abastecimiento de combustibles líquidos derivados del petróleo para todo el departamento Norte de Santander, les informamos que se activo el esquema de abastecimiento exclusivamente con producto nacional para el Departamento tanto para gasolina como para diesel.

La estructura de precios aplicable será la correspondiente a la estructura de producto nacional para el Departamento.

La anterior medida considera la aplicación de todas las medidas que prevé la ley, contractuales y de control que se requieran a fin de garantizar el debido uso y cumplimiento de la regulación vigente, y se aplicaran en el evento de encontrar cualquier tipo de irregularidad.

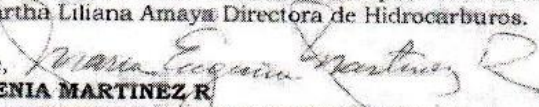
Una vez se garantice un nivel de inventarios optimo se reactivara el Plan de Abastecimiento con Producto importado.

Cordial Saludo

Martha Liliana Amaya
Directora de Hidrocarburos
Ministerio de Minas y Energía" (lo que se transcribe es del texto del correo enviado por la Dra. Martha Liliana Amaya P)

Por tal motivo esperamos que con este correo que transcribimos enviado por el Ministerio de Minas y Energía haya quedado todo muy claro.

Esperamos tener muy presente la advertencia que lleva escrita el correo de la Dra. Martha Liliana Amaya Directora de Hidrocarburos.

Cordialmente,

MARIA EUGENIA MARTINEZ R.
DIRECTORA EJECUTIVA -FENDIPETROLEO NS.

Centro Comercial Bolívar Local H5-2
Telefax: 5762738 Cel. 315-2522875
fendinorte@gmail.com
Cúcuta, Colombia



FENDIPETROLEO
SECCIONAL NORTE DE SANTANDER

San José de Cúcuta, 13 de Diciembre de 2012

CUC-MME # 0215-057-2012

Doctora

MARTHA LILIANA AMAYA PARRA
DIRECTORA DE HIDROCARBUROS
MINISTERIO DE MINAS Y ENERGIA
Bogotá

Respetada Doctora:

Como gremio que agrupa en Norte de Santander a la Distribución Minorista de Combustible y basados en los acontecimientos que se viven día a día por el desabastecimiento de combustibles en esta zona De Frontera, queremos dejar plasmada de manera escrita junto con los correos reiterados la grave situación que ha originado en la mente de la opinión pública la imagen que el problema es originado por las Estaciones de Servicio siendo otra la realidad y que tanto ustedes como este sector conocen que es el poco arribo de producto importado.

Si bien tenemos un plan de abastecimiento con combustible importado que en los actuales momentos no está funcionando por razones que desconocemos, también es cierto que ante este problema de recorte en los envíos, con todo respeto llamamos la atención de su despacho para que se active el envío de combustibles Colombianos a precios preferenciales para Norte de Santander.

Espero nos entiendan, manifestamos que no pueden ustedes estar esperanzados solo en el combustible importado, pues es intermitente e insuficiente por lo que de manera respetuosa pedimos le cumplan a Norte de Santander con el cupo asignado por la UPME en Octubre de 2010.

Entendemos sus temores que autorizando los dos productos (importado y nacional), puedan haber desmanes en el manejo de los precios, creemos que para evitar ese temor que pueda haber esa posibilidad, se pueda mediante una resolución especial para ese escenario, autorizar un precio ponderado dentro de la libertad regulada que tiene Norte de Santander y así poder contar con el cumplimiento del plan de abastecimiento.

C.C. Bolívar - Local H5-2
Telefax.: 5762788 Cel.: 315-2522875
fendinorte@gmail.com
Cúcuta, Colombia



FENDIPETROLEO
SECCIONAL NORTE DE SANTANDER

Ya en un escenario donde se garantice tener el cupo de combustibles para Norte de Santander con producto importado entraría a regir mediante otra resolución emanada del Ministerio de Minas y Energía el precio de importado e igualmente en el caso que solo halla producto nacional a precio preferencial se manejaría el precio que ustedes autoricen por resolución.

Esperamos que lo que manifestamos usted lo pueda analizar con su equipo asesor y tomar una determinación que sea viable haciendo el proceso dinámico, seguro, ágil y menos desgastante para todos (Ministerio de Minas-Dirección de Hidrocarburos-mayoristas-Estaciones de Servicio y Consumidores)

Esperamos un pronunciamiento de su despacho ante la urgente situación.

Cordialmente,


MARIA EUGENIA MARTINEZ R
DIRECTORA EJECUTIVA
FENDIPETROLEO NORTE DE SANTANDER

CC: Archivo

Dr. Federico Rengifo Vélez-Ministro de Minas y Energía
Gobernación del Norte de Santander
Alcaldías
Superintendencia de Industria y Comercio

C.C. Bolívar - Local H5-2
Telefax.: 5762789 Cel.: 315-2522875
fendinorte@gmail.com
Cúcuta, Colombia



FENDIPETROLEO
NACIONAL SOLDICOM
SECCIONAL NORTE DE SANTANDER

AGENDA DE REUNION

San José de Cúcuta, 13 de Febrero de 2013

Tiempo Cuatro Horas

PARTICIPANTES: MINISTERIO DE MINAS Y ENERGIA- FENDIPETROLEO NORTE DE SANTANDER, DISTRIBUIDORES MAYORISTAS Y DISTRIBUIDORES MINORISTAS.

METODOLOGIA DE LA REUNION: SE HARA LA PRESENTACION DEL DIAGNOSTICO, SEGUIDAMENTE LAS INTERVENCIONES DE FENDIPETROLEO N. S., PLANTAS, MINISTERIO DE MINAS Y DISTRIBUIDORES MINORISTAS.

1º. PRESENTACION DE LA PROBLEMÁTICA Y DIAGNOSTICO (OBJETO DE LA REUNION)

2º. INTERVENCIONES

2.1 FENDIPETROLEO

2.1.1 Información de arribos de producto Importado (fuente DIAN) en 2.012 y Enero de 2013 (énfasis tres últimos meses)

2.2 PLANTAS MAYORISTAS

2.2.1 Coomulpinort (10 minutos)

2.2.1.1 Cifras productos vendidos a EDS importado y nacional Noviembre, Diciembre/012 y Enero de 2013 y problemática particular

2.2.2 Organización Terpel S.A. (10 minutos)

2.2.2.1 Cifras productos vendidos a EDS importado y nacional Noviembre, Diciembre/012 y Enero de 2013 y problemática particular

2.3 MINISTERIO DE MINAS

2.3.1 Confirmación o refutación de cifras informadas por las Plantas Mayoristas Coomulpinort y Terpel

2.3.2 Perspectiva y evaluación que se tiene de la problemática del Norte de Santander (El tiempo que necesite considerando que contamos con cuatro (04) horas para la reunión incluyendo el refrigerio)

2.3.3 Soluciones

3º. PREGUNTAS (Intervenciones 60 minutos)

4º. SOLICITUDES, PROPUESTAS Y COMPROMISOS

Atentamente,


MARIA EUGENIA MARTINEZ R.
DIRECTORA EJECUTIVA-FENDIPETROLEO N.S

Centro Comercial Bolívar Local H5-2
TeleFax: 5762788 Cel. 315-2522875
fendinorte@gmail.com
Cúcuta, Colombia



FENDIPETROLEO
NACIONAL SOLDICOM
SECCIONAL NORTE DE SANTANDER

**PRESENTACION DE LA PROBLEMÁTICA Y DIAGNOSTICO
DE LA DISTRIBUCION DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS DERIVADOS DEL
PETROLEO EN NORTE DE SANTANDER
Febrero 13 de 2013**

El presente documento tiene como objeto presentar la problemática y diagnostico de la Distribución Minorista de Combustibles Líquidos Derivados del Petróleo en Norte de Santander.

El servicio publico de abastecimiento de combustibles a través de Estaciones de Servicio esta sumido en una profunda crisis basada principalmente en las siguientes situaciones.

1º. CUPO IRREAL E INSUFICIENTE PARA NORTE DE SANTANDER

El cupo asignado por la UPME en Octubre de 2010 fue de 3'548.000 galones, asignación que tiene como sustento jurídico la Resolución 0423 de Octubre de 2010, la cual establece la metodología a ser aplicada en la determinación de volúmenes máximos de combustibles líquidos derivados del petróleo exentos de IVA, arancel y global que dentro de cada municipio y corregimiento de zona de frontera, esa metodología tubo como principales variables las **COMPRAS PROMEDIO y EL RECAUDO DE SOBRETASA** de 19 meses atrás antes del 11 de Octubre de 2010, cuando las estaciones estaban prácticamente paralizadas por el precio no competitivo de los combustibles colombianos frente a los de contrabando, haciendo claridad que la crisis diplomática entre Colombia y Venezuela había hecho congelar las relaciones binacionales y una de las consecuencias fue la terminación de la importación. Esas variables establecidas por la UPME se basaron en datos históricos de 19 meses atrás, todavía no se había alcanzado el precio preferencial para el Departamento, el cual fue posible solo hasta Diciembre de 2009, por lo que ese histórico hizo que hoy tengamos un cupo irreal.

Es necesario hacer memoria de la situación que para la fecha se vivía el panorama era el siguiente : las Estaciones de Servicio, estaban paralizadas, nadie compraba pues no había como competir, el galón de gasolina en pimpinas estaba alrededor de \$2.500,00 frente al nacional a mas de \$6.000,00 el galón, por lo que se vieron obligadas a cerrar y a colgar sus mangueras a instalar carteles por todos los rincones del Departamento anunciando que aquí un puñado de Colombianos pedían la presencia del Estado y que aquí también debía haber institucionalidad, que aquí nos había ganado la ilegalidad representada en el contrabando permitido por los gobiernos y por las autoridades (situación igual a la día de hoy, con el agravante que ha aumentado)

Centro Comercial Bolívar Local H5-2
TeleFax: 5762788 Cel. 315-2522875
fendinorte@gmail.com
Cúcuta, Cplombia



FENDIPETROLEO
NACIONAL SOLDICOM
SECCIONAL NORTE DE SANTANDER

La noticia fue reseñada por el periodismo local, nacional e internacional (Univision, Agencia Francesa de Prensa, Globovision, Caracol, RCN, etc), el presidente Álvaro Uribe, ante esta situación vergonzosa adelanto un Concejo Sectorial que tenia programado en la Costa Atlántica y lo traslado a Cúcuta, antes de instalar el Concejo tomo el micrófono y dijo " La Gente de Fendipetroleo, reúnanse ya con el Ministro de Minas y con su Alcaldesa " y ordeno a su Ministro de Minas Dr. Hernán Martínez Torres que se tratara el tema con urgencia y se hiciera lo posible para solucionar el problema, es así como el presidente de la Junta Directiva de Fendipetroleo Ing. Jorge Eliécer Manosalva, Fray Salcedo y la suscrita, acompañados por el Sr. Gobernador de ese tiempo Dr. William Villamizar Laguado y su secretario de Minas, dos días después estábamos sentados en el Despacho del Ministro contando con la presencia funcionarios del mismo MME, ECOPETROL, y UPME allí explicamos la situación y en conjunto analizamos mecanismos de solución, diciéndole al ministro que las plantas, los minoristas y todos debíamos darnos la "pela" sacrificando márgenes, pues solo con precios competitivos se podría controlar el contrabando, uno a uno se fueron analizados los ítems que conforman la resolución de precios, el Ministro de Minas, ordeno bajar desde el ingreso al productor y quitar el alcohol a la gasolina y todos sacrificaron de sus márgenes, sale la resolución 182118 del 30 de Noviembre de 2009 y el galón de gasolina para vender al publico queda \$4.148,34 y el ACPM \$3.792,26 el combustible empezó a llegar a precios muy competitivos con el contrabando, todo esto surtió un efecto positivo y las Estaciones poco a poco fueron abriendo sus puertas. Desgraciadamente hoy debemos hacer un llamado al Ministerio pues poco a poco vemos como ese precio competitivo se ha ido perdiendo , en la gasolina se ha incrementado en \$1.238,64 galón y en 1.432,14 en el ACPM , el alza ha sido para incrementar el ingreso al productor (ECOPETROL) , **por lo tanto solicitamos devolverle a Norte de Santander el precio que alcanzamos en Noviembre de 2009.**

Para terminar este punto y recapitular " **el cupo que hoy tiene Norte de Santander no es el real, se baso en datos históricos 19 meses atrás antes de la asignación de Octubre de 2010 cuando las estaciones estaban prácticamente cerradas como consecuencia del desplazamiento ocasionado por del contrabando.**"



FENDIPETROLEO
NACIONAL SOLDICOM

SECCION ECONOMICA

VIABILIDAD ECONOMICA PARA UNA ESTACION DE SERVICIO

Una Estación de Servicio con un cupo inferior a 30.000 galones/mes no es viable

30.000 GALONES CON UNA UTILIDAD AL MINORISTA DE \$400.000 GALÓN GASTOS (CALCULADOS MENSUALMENTE)		\$12'000.000
PAGO DE SERVICIOS PÚBLICOS MENSUALES	2'000.000	
PROVISIÓN IMPUESTOS	300.000	
TRES (03) EMPLEADOS INCLUYENDO PRESTACIONES SOCIALES	3'000.000	
GASTOS PAPELERÍA, PORTES, CORREOS	300.000	
PAGO FLETES (EXCEDENTES)	3'000.000	
GASTOS DE ASEO, REPARACIONES LOCATIVAS	1'000.000	
CONTADOR PUBLICO	500.000	
PÓLIZA DE SEGUROS CONTRA TODO RIESGO	150.000	
SUB-TOTAL	10'250.000	
UTILIDAD BRUTA EN UNA ESTACIÓN, QUE POR LO MENOS TIENE UNA INVERSIÓN DE CONTAR EL TRABAJO DEL PROPIETARIO \$1'000.000.000	1'750.000	
TOTAL	\$12'000.000	\$12'000.000

2º. EVALUACION DEL PROCESO DE IMPORTACION

Le hemos pedido de manera escrita como verbal al Ministerio de Minas y Energía-Dirección de Hidrocarburos nos informe a que se debe el poco arribo de los combustibles importados, también le hemos escrito a la Dra. Gladys Parada, Representante del Ministerio del Poder Popular para Energía y Petróleo de Venezuela nos informe a que se debe el poco arribo de los combustibles, pero no hemos tenido de ninguna de las partes nombradas una respuesta.

Aunque la Declaración de Miraflores firmada en Caracas por los dos presidentes Dr. Juan Manuel Santos Calderón y Hugo Rafael Chaves Frías informa que para Norte de Santander se iniciaría con 12'000.000 de litros hasta llegar a los 19'000.000 litros mes, esto no se ha cumplido, sabemos que lo que existe firmado con Venezuela es con Convenio muy laxo, que no es un contrato con cláusulas que obliguen el cumplimiento de las obligaciones a las partes, simplemente es un convenio que depende de la buena voluntad de nuestros hermanos venezolanos y de la situación interna petrolera de nuestros vecinos, pero no tenemos la real certeza de la situación existe total hermetismo, por lo tanto los distribuidores minoristas con todo respeto agradecemos al Ministerio de Minas-Dirección de Hidrocarburos nos explique hoy en esta reunión la realidad de lo que pasa, pues esa incertidumbre desvía la atención, mientras tanto la situación de abastecimiento es crítica y no se da una solución al problema de abastecimiento.

Centro Comercial Bolívar Local H5-2
TeleFax: 5762788 Cel. 315-2522875
fendinorte@gmail.com
Cúcuta, Colombia



FENDIPETROLEO
NACIONAL SOLDICOM
SECCIONAL NORTE DE SANTANDER

INFORMACION ARRIBO DE PRODUCTOS IMPORTADOS EN 2012

COMBUSTIBLE IMPORTADO EN 2012

GASOLINA

Ingresaron 48'907.600 litros de gasolina /3,785* = **12'921.425 galones/12 meses**
= **1'076.785 galones** promedio mensual para todo el Departamento

ACPM

Ingresaron 104'620.407 litros de ACPM /3,785 * = **27'640.794 galones /12 meses**
= **2'303.399 galones** promedio mensual para todo el Departamento.

Nota:

En Noviembre de 2.012 ingresaron 878.710 galones de Gasolina y 1'808.454. Galones de ACPM.

En Diciembre de 2012 ingresaron 634.920 galones de gasolina y 948.216 galones de ACPM

COMBUSTIBLE IMPORTADO EN ENERO 2013

Ingresaron 2.040 litros de **Gasolina** /3,785 * = **538.969** galones para todo el Departamento

Ingresaron 4.665 litros de **ACPM**/ 3,785 * = **1.232.497**galones para todo el Departamento

Estas cifras no cubren ni el 15% de las necesidades del Departamento.

Hacemos un llamado de atención al Ministerio de Minas y Energía para que no este esperando solo en lo que Venezuela a bien tenga enviar, aquí el Estado debe garantizarle al Departamento el abastecimiento con producto nacional a precio preferencial e igualmente tener planes de contingencia que se activen rápidamente, no podemos estar dependiendo de un gobierno vecino que no tiene ninguna obligación con nosotros.

Centro Comercial Bolívar Local H5-2
TeleFax: 5762788 Cel. 315-2522875
fendinorte@gmail.com
Cúcuta, Colombia



FENDIPETROLEO
NACIONAL SOLDICOM
SECCIONAL NORTE DE SANTANDER

3°. DEFICIENCIA EN EL ABASTECIMIENTO DE PRODUCTO NACIONAL A PRECIO PREFERENCIAL POR PARTE DE LAS PLANTAS MAYORISTAS ASENTADAS EN NORTE DE SANTANDER.

Se presenta fallas en el abastecimiento de producto nacional a precio preferencial por parte de las plantas, detectando las siguientes situaciones desde nuestra óptica: **1°.** Incertidumbre en las plantas ante factores externos como devaluación del bolívar que incrementa el contrabando e incertidumbre si llega o no llega el producto importado y si se quedan con inventarios de combustibles nacionales, etc. **2°.** Situación delicada y supremamente grave que afronta la Planta Mayorista operada por Coomulpinort, quien al igual que Terpel tiene que comprar el combustible nacional con todos los impuestos, impuestos que son reintegrados a la mayorista treinta (30) días después, dejando a Coomulpinort descapitalizada sin posibilidad de compra y por ende las Estaciones que tienen contrato con esta mayoristas están prácticamente cerradas pues : **i** No pueden cumplir con el servicio publico de suministro de combustibles que ha sido delegado por el Estado **ii** Deben afrontar problemas de seguridad personal como de sus dependientes ante los insultos, agresiones calumnias de todos los sectores de la población, periodistas, gobernantes y ciudadanía en general quienes no entienden la realidad del sector, **iii** Estan abocadas a una quiebra y cierre total de esos establecimientos, **iv** despido de personal, **vi** perdida de los clientes, **vii** baja en las variables de asignación para el futuro cupo UPME etc.

Por lo tanto solicitamos en esta reunión que el Ministerio de Minas –Dirección de Hidrocarburos, manifieste cuales son las responsabilidades y obligaciones de las plantas mayoristas que los compromete a suministrar y cumplir cabalmente con los contratos y obligaciones y presente una posible solución al problema de COOMULPINORT, si definitivamente esta mayorista no puede cumplir informe la imposibilidad de hacerlo para que las Estaciones de Servicio que poseen contrato con ella decidan que camino tomar.

4°. DESCONOCIMIENTO TOTAL Y REAL DEL PROBLEMA POR PARTE DE LA CIUDADANÍA Y GOBIERNO DEPARTAMENTAL Y GOBIERNOS MUNICIPALES

Solicitamos al Ministerio de Minas que mediante comunicación informe a la Ciudadanía en General, al Gobierno Departamental a los Municipios y a las autoridades las razones de desabastecimiento las cuales identificamos como: **i** Deficiente cupo actual de combustibles para el Departamento **ii.** Procedimiento que deben afrontar las Plantas al hacer las compras de producto nacional y que se relaciona con la facturación a precio full con todos los impuestos y la devolución de estos dineros 30 a 45 días después, **(agradecemos informar a los asistentes desde que fecha se hace de esa manera y cual es la lógica del procedimiento)** situación que tiene descapitalizada a Coomulpinort.

Centro Comercial Bolívar Local H5-2
TeleFax: 5762788 Cel. 315-2522875
fendinorte@gmail.com
Cúcuta, Colombia



FENDIPETROLEO
NACIONAL SOLDICOM
SECCIONAL NORTE DE SANTANDER

iii. Que se explique en que consisten los planes de abastecimiento y cuales existen en Norte de Santander y cuales están en ejecución iv. Baja en las importaciones de Combustibles desde Venezuela (agradecemos informar las razones)

5º. CONTRATOS INFLEXIBLES CON LAS MAYORISTAS QUE IMPIDEN QUE LAS ESTACIONES COMPREN EL COMBUSTIBLE DE SU CUPO A LA PLANTA MAYORISTA QUE TENGA EL PRODUCTO.

La normatividad exige que las Estaciones celebren un contrato de suministro con las mayoristas, contrato que se torna en un tropiezo en esta zona de frontera, **pedimos al Ministerio de Minas- Dirección de Hidrocarburos- Departamento Jurídico se estudie el tema y se pueda dejar en una de sus cláusulas: que ante una situación de desabastecimiento las Estaciones de Servicio queden en libertad para que de manera inmediata puedan dirigirse a comprar en la planta que tenga el producto.**

6º. FALLA POR PARTE DEL MINISTERIO DE MINAS EN LA ACTIVACIÓN DEL CAMBIO DE PLAN DE ABASTECIMIENTO CUANDO SE REQUIERE.

Aunado a toda la problemática , el Ministerio de Minas debe revisar el tema de la activación de los planes de abastecimiento ,esta reunión pretende entre varios temas evaluar los planes de abastecimiento y su paquidémica activación por parte del Ministerio, por lo que manifestamos que el Ministerio de Minas – Dirección de Hidrocarburos debe organizar y diseñar mecanismos para que la activación de los planes de abastecimiento se hagan de manera mas ágil y automática consideramos que la plataforma SICOM, se creo no solo para el Minorista sino para que también le sirva al Ministerio en su trabajo ya que les muestra al instante como están las plantas de inventarios y la procedencia de los productos , que productos están en transito etc., para esto debe tener certeza el Ministerio de Minas con que producto importado contara que inventarios posee cada estación

Atentamente,

**JUNTA DIRECTIVA
FENDIPETROLEO NORTE DE SANTANDER**

Centro Comercial Bolívar Local H5-2
TeleFax: 5762788 Cel. 315-2522875
fendinorte@gmail.com
Cúcuta, Colombia



FENDIPETROLEO
NACIONAL SOLDICOM
SECCIONAL NORTE DE SANTANDER

COMUNICADO A LA OPINION PUBLICA

FENDIPETROLEO NORTE DE SANTANDER, informa que en la mañana del día Sábado 23 de Marzo de 2013, siendo las 10:00 AM, distribuidores minoristas de combustibles, reunidos en Asambleas permanentes en la ciudad de Cúcuta y Ocaña, después de analizar la gravedad de los acontecimientos de los últimos días ocasionados por el incremento en los precios de los combustibles ordenado por el Ministerio de Minas y Energía en más de \$800.00, en lo que va corrido del 14 al 22 de Marzo de 2013 y después de deliberar, por espacio de tres horas ordenan a la Junta Directiva del gremio comunicar a la opinión pública lo siguiente: Que existe en el departamento un grupo de colombianos que le han apostado a desarrollar un negocio legal de distribución de combustibles, actividad que es controlada y regulada por el Estado, que el Ministerio de Minas y Energía a través de la Unidad de Planeación Minero Energética considero en Octubre de 2010 que el Departamento solo necesita 3'500.000 de galones al mes. Que en la actualidad existe la importación de combustibles desde la hermana república Bolivariana de Venezuela y cuando el arribo de estos productos disminuye, el Ministerio de Minas y Energía debe activar un plan mixto con combustible nacional a precio preferencial para el Norte de Santander. Que en el año 2009 el presidente de la República Dr. Álvaro Uribe Vélez, ordeno a su ministro de minas Dr. Hernán Martínez Torres, darle al Norte de Santander un precio preferencial para el producto nacional, con el objeto que se pudiera hacer frente al contrabando, que ese precio preferencial se ha ido perdiendo en mas de \$1.500,00 por galón para trasladarlo al INGRESO AL PRODUCTOR (ECOPETROL), ocasionando con esto que sea el contrabando el que atienda casi la totalidad de las necesidades del Norte de Santander, Que aunado a lo anterior han habido fallas en el abastecimiento de producto nacional cuando este deba activarse pues no ha sido un plan de abastecimiento ágil y eficaz. Que debido a la gran oferta de combustible venezolano que ingresa de manera ilegal hace muchos años, la distribución minorista debe luchar por alcanzar cada día precios competitivos con el contrabando y esperar en mayor tiempo el arribo del producto importado pues este es el mas competitivo frente a la informalidad. Que a partir del 14 de Marzo de 2013 mediante la Resolución 90184 emanada de la cartera de Minas y Energía se establece un precio ponderado para el combustible nacional y el combustible importado, resolución que tendrá vigencia del 14 al 21 de Marzo de 2013. Que el 22 de Marzo de 2013, sale la resolución No. 90214 emanada igualmente de la cartera de Minas y Energía y fija la estructura de precios que debe operar para el periodo comprendido del 22 de Marzo de 2013 y el 02 de Abril de 2013, bajo el régimen de libertad regulada y que en estas resoluciones se fijan precios muy altos para el ACPM y la Gasolina. Que tenemos conocimiento que en lo que va corrido del mes de marzo de 2013 el ingreso de producto importado esta en aproximadamente en 70% del cupo que tiene el departamento, es decir en mas de 2'200.000 galones lo que no justifica el alza en el precio, pues a mayor numero de

Centro Comercial Bolívar Local H5-2
TeleFax: 5762788 Cel: 315-2522875
fendinorte@gmail.com
Cúcuta, Colombia



FENDIPETROLEO
NACIONAL SOLDICOM
SECCIONAL NORTE DE SANTANDER

galones de producto importado mejores precios al publico, y a menor numero de galones ingresados de producto importado mayor precio, lo que a los distribuidores minoristas les da para pensar que no se esta aplicando ni siguiera el precio ponderado que valga la pena decir es **Catastrófico** y agrava mas la situación de esta frontera y por ende se rechaza y que no es cierto lo que en apartes de la parte motiva de las resoluciones 90184 del 14 de Marzo de 2013 y 90214 del 22 de Marzo de 2013 dice *"creando un incentivo a las estaciones de servicio para postergar la compra de producto de origen nacional, en espera de la existencia de producto importado disponible, generando periodos de desabastecimiento y especulación en los precios"* (entre comillas y cursiva es del texto de las resoluciones que se mencionan) , **simplemente las estaciones deben competir con precios, luego deben comprar el combustible mas barato para poder venderlo y ese combustible es el importado.**

Que ante los altos precios de los combustibles, es imposible comprar para trabajar a pérdidas, pues no hay a quien venderle unos productos combustibles/ con precios tan altos para esta zona del país y que otro agravante es que la gasolina no se puede tener almacenada porque se evapora.

Basado en lo expuesto, los distribuidores minoristas solicitan al MINISTERIO DE MINAS Y ENERGIA, volver al esquema anterior, facturando importado a precio de importado y nacional a precio preferencial, mas sin antes solicitar devolverle a Norte de Santander el precio preferencial de los combustibles que ha sido arrebatado poco a poco para trasladarlo a Ecopetrol como "INGRESO AL PRODUCTOR"

Siendo las doce del día de hoy sábado 23 de Marzo de 2013, se levanta la sesión y se cita a ASAMBLEA PERMANENTE a partir del próximo martes 26 de Marzo de 2013, no sin antes ordenar a la Junta Directiva dar a conocer este pronunciamiento a la Opinión Publica a través de Prensa, Radio, Televisión, al Ministerio de Minas y Energía, Secretaria de Hacienda del Departamento.

JUNTA DIRECTIVA
FENDIPETROLEO NORTE DE SANTANDER

Proyecto: mem

Reviso: José Wilson Amaya Caro

Aprobó: Distribuidores Minoristas reunidos en Asamblea Permanente en Cúcuta y Ocaña

Centro Comercial Bolívar Local H5-2
TeleFax: 5762788 Cel. 315-2522875
fendinorte@gmail.com
Cúcuta, Colombia

la opinión

SAN JOSÉ DE CÚCUTA,
MIÉRCOLES 4 DE ABRIL DE 2012

Económica

9A

Gasolina importada sigue sin satisfacer la demanda

GIOVANNI LEZANO SÁNCHEZ

Giovanni.lezano@laprensa.com.co

Un año después de haberse renovado el convenio entre la empresa estatal Petróleos de Venezuela (PDVSA) y Ecopetrol, para importar combustible desde el vecino país, la situación no mejora para consumidores ni para propietarios de las bombas.

Ayer se cumplieron 12 meses de la reactivación del ingreso legal de gasolina al país, por lo que La Opinión decidió hacer un recorrido por las distintas estaciones, en la que se pudo observar que la gran mayoría de estos establecimientos tienen suspendido el servicio por falta de inventarios.

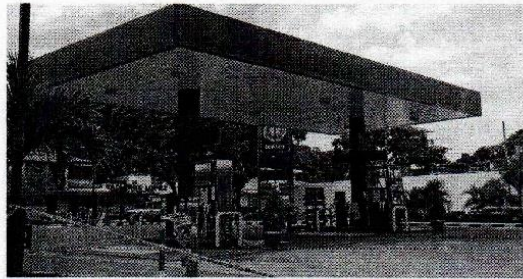
Los propietarios que ayer cerraron sus puertas aseguran que la gasolina no les sigue alcanzando, aun cuando PDVSA amplió el cupo de 12 millones de litros a 16 millones de litros de combustible, en febrero de 2012.

Según revelaron funcionarios de PDVSA, los vehículos en los que movilizan los hidrocarburos han manifestado fallas y a su vez, las carreteras venezolanas se encuentran en malas condiciones, lo que ha restringido en cierta manera el ingreso de la gasolina.

Desde enero 1 a marzo 31 de 2012 han ingresado 41'529.406 de los 44 millones que deberían haber llegado a Norte de Santander.

SIGUE BAJANDO LA GASOLINA

A pesar de que en el país incrementaron considerablemente los precios, llegando a un promedio de \$9.000 por galón de gasolina en otros departamentos, Norte de Santander registró nuevamente una disminución en los

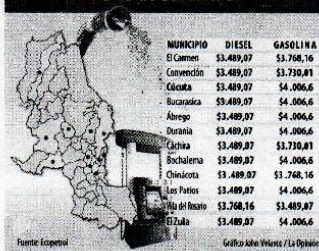


ALGUNAS BOMBAS DE GASOLINA no prestaron ayer el servicio debido a la falta de inventarios.



valores de venta. Según el informe de Ecopetrol, \$29,58 bajó el galón de gasolina corriente importada de Venezuela para abril, comparado con los precios de marzo. Estos precios se aplicarán hasta el 30 de abril. En este caso, pasó de costar \$4.036,19 en marzo a \$4.006,61, en abril. El precio ha tenido un com-

Precios de combustibles importados en Norte de Santander



portamiento irregular desde hace seis meses (ver gráfica), teniendo en cuenta que de \$3.615,92 que costaba en octubre de 2011, el galón de gasolina corriente pasó a \$4.106,69 en febrero de 2012. Sin embargo, después del segundo mes del presente año, el valor empezó a descender hasta quedar en \$4.006 en abril. Al recorrer las bombas

de gasolina de Cúcuta se pudo apreciar que todos los propietarios acataron la orden, pero a pesar del alivio en los precios no ha logrado ser tan ventajoso para los conductores, quienes ante la falta de gasolina tienen que seguir comprando en los puestos ilegales, en donde esta semana ya han incrementado casi \$1.000 por galón, pasando de \$4.000 a \$5.000.

Desempleo sube por octavo mes consecutivo, en España

Resumen de agencias

El desempleo alcanzó en España un nuevo récord con 4,7 millones de desocupados, anunció ayer el ministerio de Empleo. Este registro supone el octavo mes consecutivo de alza del desempleo en la crisis y se sitúa en un nuevo récord desde el principio de la crisis en 2008 y la primera elaboración de estas estadísticas en 1996.

El número de desocupados aumentó en marzo en 38.700 personas, lo que supuso un incremento del 0,82% respecto a febrero.

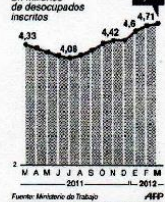
En términos interanuales, desde marzo de 2011, el desempleo subió en España 417.198 personas, lo que supuso un aumento del 9,63%.

Respecto a febrero, el desempleo aumentó en todos los sectores, de manera que en agricultura subió un 2,99%, en industria aumentó un 0,90%, en la construcción creció un 0,30% y en los servicios aumentó un 0,54%.

Sin su motor económico, la construcción, el país tiene la tasa de desempleo más elevada de los países industrializados, según el Instituto Nacional de Estadística

Récord de desempleo en España

En millones de desocupados

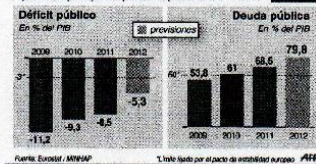


en el 22,85% a finales de 2011.

"Seguimos enfrentándonos a una situación insatisfactoria de aumento del paro registrado. Por ello es necesario reiterar la importancia de contar con un marco de confianza y flexibilidad para las empresas, como el que ha establecido la reforma laboral", afirmó la secretaria de Estado de Empleo, Engracia Hidalgo citada en un comunicado del Ministerio.

Duro año para España

Objetivos del presupuesto para 2012 presentado en Madrid



tación, alternativos al despido, que le permitan reaccionar de manera adecuada a los cambios a los que se enfrenta, evitando en lo posible los despidos como vía principal de ajuste ante las dificultades", añadió Hidalgo.

El gobierno español cree que la tasa de desocupación alcanzará el 24,3% de la población activa a final de año. España volvió a caer en recesión en el primer trimestre de 2012, acumulando dos trimestres consecutivos de decrecimiento, según los datos más recientes del Banco de España.

DURO PRESUPUESTO PARA AFRONTAR LA CRISIS

El gobierno español presentó ayer al parlamento su presupuesto 2012 al más duro de la historia del

pública, que sube casi diez puntos hasta el 80% del PIB, aunque sigue siendo bajo respecto a Europa.

"La deuda pública pasará del 68,5% del PIB a finales de 2011 al 79,8%, nivel que sigue estando por debajo del 90,4% que registrará la media de la zona euro", aseguró el Ministerio de Hacienda, simultáneamente a la comparecencia en el Congreso por parte del jefe de esta cartera, Cristóbal Montoro, del proyecto de presupuestos.

Estos presupuestos "responden al gravísimo momento económico que está atravesando España" y están "absolutamente comprometidos con la corrección a la baja del déficit" español del 8,51% registrado en 2011 al 5,3% del PIB

Econotas

ELECCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA

El jueves 7 de junio de 2012 se efectuarán las elecciones de los miembros de la junta directiva de la entidad, para el periodo 2012-2014. Solo podrán ser candidatos las personas naturales y jurídicas a través de sus representantes legales que estén afiliados a 30 de marzo del 2012, y que hayan cumplido con la renovación de la matrícula a la misma fecha y cumplan los requisitos del artículo 85 del Código de Comercio.

BOLSA DE SANTIAGO CIERRA CON BAJA DE 0,85%

Santiago (AFP)

El índice de Precios Selectivos de Acciones (PSA), el principal indicador de la Bolsa de Comercio de Santiago de Chile, cerró ayer con baja de 0,85% a 4.655,19 puntos. El Índice General de Precios (IGP), por su parte, descendió un 0,63% a 22.155,61 puntos, mientras que el monto de acciones transadas llegó a 87.094 millones de pesos (unos 101 millones de dólares).

CHRYSLER SUBE VENTAS DE AUTOMÓVILES



Foto: AFP

Uno de los principales fabricantes de automóviles en Estados Unidos, Chrysler registró un aumento en sus ventas de marzo de 34% con relación a igual mes de 2011, con 163.381 vehículos. El desempeño de la firma fue impulsado por la comercialización de los automóviles Sedan (+70%), los Jeep 4x4 (+36%), mientras que las ventas de la marca Dodge y las camionetas RAM aumentaron 18% en ambos casos.

TERMINA ESTABLE BOLSA MEXICANA

México (AFP)

La Bolsa Mexicana de Valores cerró ayer estable con una leve ganancia de 0,04%, equivalente a 16,39 unidades más que al cierre de ayer, y su principal indicador, el Índice de Precios y Cotizaciones, se ubicó en 39.924,93 puntos. A lo largo de la jornada se negociaron 246,1 millones de títulos por un monto de 9.044,6 millones de pesos (unos 623,1 millones de dólares).

BOLSAS EUROPEAS, A LA BAJA

Londres (AFP)

Las principales bolsas europeas cerraron ayer con bajas pronunciadas. Al cierre en la bolsa de Frankfurt, el índice DAX 30 de los principales valores perdió 1,05%, quedando en 6.982,28 puntos. En París, el índice CAC 40 terminó en retroceso de 1,62% a 3.402,34 unidades. El selectivo londinense, el FTSE 100, perdió 0,62% y acabó en 5.636,34 enteros.

EL PETRÓLEO CIERRA EN 104,01 DÓLARES EL BARRIL

Nueva York (AFP)

Las cotizaciones del petróleo terminaron en baja ayer en Nueva York. El barril de "light sweet crude" (WTI) para entrega en mayo perdió 1,22 dólares con relación al cierre de lunes, y terminó en 104,01 dólares en el New York Mercantile Exchange (NYMEX).

Apéndice D. Información volúmenes de combustible



Bucaramanga, 20 de octubre de 2017

Doctor
CARLOS DAVID BELTRAN QUINTERO
Director de Hidrocarburos
Ministerio de Minas y Energía
Bogotá D.C

Asunto: Solicitud información volúmenes de combustible comercializado en los departamentos - Norte de Santander, Santander y Nariño

Respetado Doctor Beltrán,

Reciba un cordial saludo en nombre de la Escuela de Ingeniería de Petróleos de la Universidad Industrial de Santander.

Actualmente se encuentra en curso la primera cohorte del programa de Maestría en Ingeniería de Petróleos y Gas con énfasis en Economía y Gerencia de los Hidrocarburos. Nuestra estudiante Jenny Milena Cacua Pérez está realizando como proyecto de grado un estudio sobre la comercialización de combustibles y su evolución en el departamento de Norte de Santander y su comparativo con departamentos similares en la década 2006-2016.

Con el ánimo de realizar un adecuado ejercicio académico que cumpla con el alcance de su tesis, Jenny Milena necesita información sobre los volúmenes de combustibles comercializados en los departamentos de Norte de Santander, Santander y Nariño durante los años 2010 al 2016, discriminados mensualmente por producto (gasolinas –diésel). Por tal motivo, atentamente solicitamos que por intermedio de su conducto sea posible nos suministren dicha información, la cual puede estar en un archivo de Excel y enviado al correo: earizal@uis.edu.co y jennykqa78@hotmail.com

Agradecemos su atención y valiosa colaboración a la presente solicitud.

Cordialmente,

Emiliano Ariza León, Ph.D
Coordinador
Posgrados Escuela de Ingeniería de Petróleos

Ciudad Universitaria – Carrera 27 calle 9
PBX: (7)6344000 EXT: 2718- FAX: (7)6454763 – A.A. 678 – www.uis.edu.co
Bucaramanga - Colombia

**MINMINAS**

Ministerio de Minas y Energía
Origen: DIRECCION DE HIDROCARBUROS
Rad: 2017083019 15-12-2017 09:43:28 AM
Anexos: ARCHIVO DIGITAL
Destino: UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER
Serie: 0 - NO APLICA

Bogotá, D.C

213

Señor
EMILIANO ARIZA LEÓN
Coordinador
Posgrados Escuela de Ingeniería de Petróleos
Universidad Industrial de Santander - UIS
earizal@uis.edu.co; jennykga78@hotmail.com
Ciudad Universitaria – carrera 27 calle 9
Bucaramanga – Santander

Asunto: Solicitud información volúmenes de combustible comercializado en los departamentos de Norte de Santander, Santander y Nariño.

Respetado señor Ariza:

En atención a su petición allegada a este Ministerio bajo el radicado interno No. 2017079512 del 27 de noviembre de 2017, mediante la cual solicita información de los volúmenes de combustible comercializados en los departamentos de Norte de Santander, Santander y Nariño; sobre el particular nos permitimos adjuntarle junto a este comunicado un archivo Excel con la información solicitada.

Cordialmente,



CARLOS DAVID BELTRÁN QUINTERO
Director de Hidrocarburos

Proyecto: Camilo Murcia Adarraga
Revisó: Julián Gama Fúroz
Aprobó: Carlos David Beltrán Quintero

Anexo: Archivo digital

TRD 313.375

Rad. No 2017079512 del 27 de noviembre de 2017

Página 1 de 1

Calle 43 No 57-31 CAN Bogotá, Colombia
Conmutador (57 1) 2200 300
Código postal 111321
www.minminas.gov.co



Apéndice E. Cobertura estaciones de servicio por municipio en Norte de Santander

ITEM	MUNICIPIO	CUENTA CON EDS
1	Abrego	Si
2	Arboledas	No
3	Bochalema	No
4	Bucarasica	Si
5	Cachira	Si
6	Cácota	No
7	Chinacota	Si
8	Chitagá	No
9	Convención	Si
10	Cucutilla	No
11	Durania	No
12	El Carmen	Si
13	El Tarra	Si
14	El Zulia	Si
15	Gramalote	No
16	Hacari	Si
17	Herran	No
18	La Esperanza	Si
19	La Playa de Belen	Si
20	Labateca	No
21	Los Patios	Si
22	Lourdes	No
23	Mutiscua	No
24	Ocaña	Si
25	Pamplona	Si
26	Pamplonita	No
27	Puerto Santander	No
28	Ragonvalia	Si
29	Salazar de las palmas	No
30	San Calixto	Si
31	San Cayetano	Si
32	San Jose de Cúcuta	Si
33	Santiago	No
34	Santo Domingo de Silos	No
35	Sardinata	Si
36	Teorama	Si
37	Tibú	Si
38	Toledo	Si
39	Villa Caro	No
40	Villa del Rosario	Si

CONCEPTO	#	Porcentaje
Total municipios en Norte de Santander	40	100%
Numero de municipios con EDS	23	58%
Numero de municipios sin EDS	17	43%

Proyectado por la autora. Adaptado de: Sicom Sistema de información de combustibles líquidos
<https://www.sicom.gov.co/precios/precioAction.do>