

ANÁLISIS DEL SECTOR COMBUSTIBLE AVIACIÓN

En Colombia, la producción e importación de combustibles está en manos, con carácter exclusivo, de la empresa industrial y comercial del estado, ECOPETROL y la distribución a granel está a cargo de las empresas mayoristas, a través de los diferentes agentes de la cadena de suministro de combustibles regulada por el Ministerio de Minas y Energía.

OFERTA Y DEMANDA

El sector de distribución de combustibles está constituido por varios agentes que intervienen en el mercado: Productores, refinadores e importadores, almacenadores, Tres intermediarios (transportadores, distribuidores mayoristas y minoristas) y los consumidores.

Los productores, importadores, almacenadores y transportadores son agentes que actúan en mercados de libre entrada, pero sus mercados se pueden caracterizar como monopólicos, ya que existe un solo agente en la producción o un solo agente dominante: ECOPETROL S.A

Los Distribuidores Mayoristas son aquellos agentes que distribuyen el combustible desde las plantas de abasto distribuidas al final de la red de líneas de poliductos que atraviesa la geografía colombiana de norte a sur desde Cartagena y Barrancabermeja hasta Buenaventura para abastecer los Grandes Consumidores y a los Comercializadores Industriales y/o Distribuidores Minoristas (Estaciones de Servicio – EDS)

Por lo anterior, es importante destacar la importancia del sector de combustibles, que en aras de ampliar el nivel de competencia se hace cada vez más dinámico mediante su incursión en diferentes zonas del país, con la ampliación y fortalecimiento estructural por parte de las grandes Compañías en el mercado.

SISTEMA DE PRECIOS

La competencia dentro de este mercado de combustible de aviación ha sido voraz en muchas regiones del país y el principal mecanismo de batalla es la rebaja de precios al consumidor final. De hecho, muchos utilizan su posición favorable (clasificación de distribuidores minoristas) para cautivar y aumentar su participación en el mercado sin medir las consecuencias de rentabilidad y sostenibilidad en el mismo, pero finalmente estos costos, el comercializador industrial y las estaciones de servicio se lo transfieren al consumidor final en los aeropuertos nacionales, en donde además del valor real del combustible, el costo de transporte, almacenamiento y distribución, se le agrega un valor calculado de acuerdo a la región y generalmente aducido al factor de seguridad riesgo que asume cada comercializador industrial en el transporte, almacenamiento y entrega del combustible especialmente en regiones apartadas del país y que normalmente la difícil situación de alteración de orden público se mantiene, por lo que la AGENCIA LOGÍSTICA DE LAS FUERZAS MILITARES concentra su oferta de acuerdo a la necesidad operacional de la fuerza, lo que exige mantener una disponibilidad del combustible permanente a nivel nacional.

El sistema de precio de venta de combustible, se caracteriza por ser un mercado libre, “libertad vigilada” teniendo en cuenta que los minoristas fijan libremente el margen de distribución, de acuerdo con sus costos de operación y la tasa de retorno esperada sobre el capital invertido.

De hecho, muchos utilizan su posición favorable (clasificación de distribuidores minorista) para cautivar y aumentar su participación en el mercado sin medir las consecuencias de rentabilidad y sostenibilidad en el mismo. Este afán se debe a la alteración de los dos principales factores del mercado, la demanda (consumos de combustibles cada vez menores desde principio de la década) y la oferta (cantidad de EDS y distribuidores minoristas que se han incrementado a niveles fuera de lo normal). Pero para dar una mirada a estos fenómenos debemos revisar los siguientes aspectos.

Empresas mayoristas. Operan la unidad empresarial bajo el esquema de “integración vertical”, lo que explica que sus costos e ingresos se fusionan con la actividad mayorista.

Propietarios. Dueños de la planta física, muchas veces de equipos, lo que constituye una ventaja comparativa pues acceden a descuentos en la compra de combustibles.

Arrendatarios. Tienen un contrato con el propietario de la EDS que son muchas veces empresas mayoristas, a la que entregan un 35% del ingreso bruto por concepto de canon de arrendamiento y no acceden a descuentos en la compra de combustible. La realidad dentro de este mercado es que no todos estos actores tienen el mismo “estatus” y que dependiendo de sus ventajas comparativas pueden utilizar los elementos diferenciadores favorables para optimizar su posición dentro de ese mismo mercado. La forma de liquidar el precio de combustible de aviación es así:

JET A-1

$$\text{PRECIO} = ((\text{PE} * \text{TRM}) + \text{TI} + \text{IC} + \text{MC})$$

$$\text{PRECIO}_{\text{Nal}} = \text{Precio producto 100\% Nacional} = ((\text{PE}_{\text{Nal}} * \text{TRM}) + \text{TI} + \text{IC} + \text{MC})$$

$$\text{PRECIO}_{\text{Imp.}} = \text{Precio producto 100\% Importado} = (\text{PE}_{\text{Imp.}} * \text{TRM}) + \text{TI} + \text{IC} + \text{MC} + \text{FL}$$

$$\text{PRECIO}_{\text{Reficar}} = \text{Precio producto 100\% Reficar} = (\text{PE}_{\text{Reficar}} * \text{TRM}) + \text{TI} + \text{IC} + \text{MC} + \text{FL}$$

$$\text{PRECIO}_{\text{Mzc}} = \text{Precio mezcla producto ponderado en porcentaje Importado y nacional} = ((\text{PE} * \text{TRM})_{\text{Nal}} * \%_{\text{Nal}}) + (\text{TI} * \%_{\text{Nal}}) + ((\text{PE} * \text{TRM})_{\text{Imp.}} * \%_{\text{Imp.}}) + (\text{TI} * \%_{\text{Imp.}}) + \text{IC} + \text{MC} + (\text{FL} * \%_{\text{Imp.}})$$

$$\text{PRECIO}_{\text{Mzc2}} = \text{Precio mezcla producto ponderado en porcentaje Reficar y nacional} = ((\text{PE} * \text{TRM})_{\text{Nal}} * \%_{\text{Nal}}) + (\text{TI} * \%_{\text{Nal}}) + ((\text{PE} * \text{TRM})_{\text{Reficar}} * \%_{\text{Reficar}}) + (\text{TI} * \%_{\text{Reficar}}) + \text{IC} + \text{MC} + (\text{FL} * \%_{\text{Reficar}})$$

$$\text{PRECIO}_{\text{Mzc3}} = \text{Precio mezcla producto ponderado en porcentaje Reficar, Importado y nacional} = ((\text{PE} * \text{TRM})_{\text{Nal}} * \%_{\text{Nal}}) + (\text{TI} * \%_{\text{Nal}}) + ((\text{PE} * \text{TRM})_{\text{Imp.}} * \%_{\text{Imp.}}) + (\text{TI} * \%_{\text{Imp.}}) + \text{MC} + (\text{FL} * \%_{\text{Imp.}}) + ((\text{PE} * \text{TRM})_{\text{Reficar}} * \%_{\text{Reficar}}) + (\text{TI} * \%_{\text{Reficar}}) + \text{IC} + \text{MC} + (\text{FL} * \%_{\text{Reficar}})$$

Donde:

PE = Precio Ecopetrol = IP + IVA (Nacional o Importado)

TRM = Tasa Representativa Del Mercado (Promedio semanal miércoles-martes)

TI = Transporte Poliducto de Cenit (Pesos por Galón)

IC = Impuesto al Carbono

MC = Margen de Comercialización (Fijo para todo el contrato) Comprende entre otros los siguientes costos:

- Fletes de transporte aéreo, terrestre, marítimo y/o fluvial

- Pruebas técnicas de calidad en cada entrega.
- Gastos de administración de cada comercializador.
- Arriendos y otros costos en aeropuertos comerciales y militares.
- Servicios de equipos de Refueler para entregas en ala del avión.
- Reabastecimiento.
- Adecuación del terreno e instalación del Bladder, poli sombra y berma donde se requiera.
- Utilidades del proveedor.
-

FL= Flete por transporte combustible importado desde Cartagena al interior del país.

Reficar= se refiere a producto nacional despachado de la Refinería de Cartagena.

AV-GAS

PRECIO = PE + IC +MC

Donde:

Precio Ecopetrol = **PE** = IP + IVA

IC= Impuesto al Carbono (SI APLICA)

Los precios por galón deben manifestarse en enteros sin decimales.

Nota 1: El Gobierno Nacional a través de Ecopetrol determina las zonas para los programas de distribución de combustible nacional e importado.

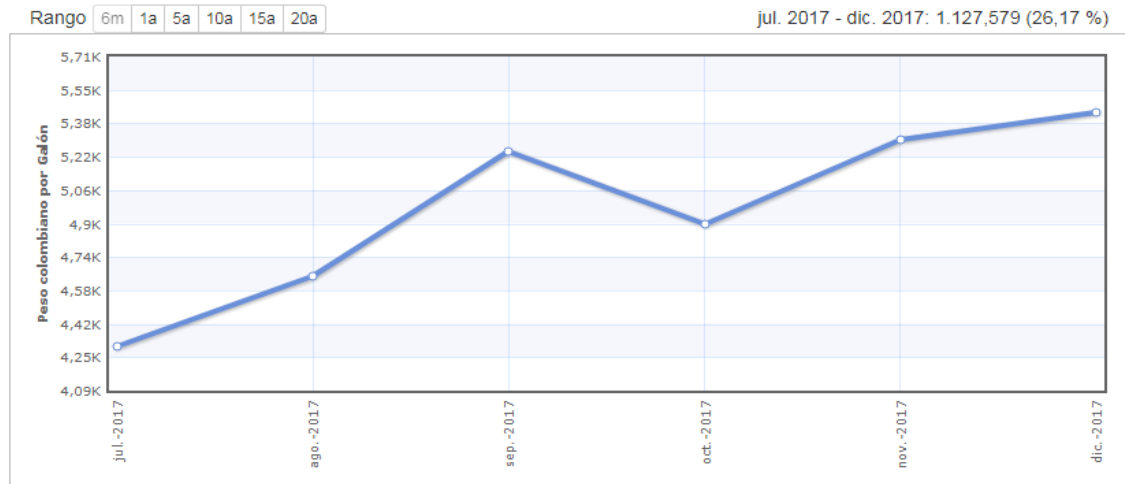
Nota 2: Para los suministros de combustibles de aviación bajo la modalidad a granel, el margen de comercialización debe incluir IVA BIFASICO equivalente al 19%, aplica para comercializadores industriales.

La Agencia Logística de la Fuerzas Militares ha abastecido combustible de aviación a la Armada Nacional y Fuerza Aérea Colombiana durante los últimos 5 años por medio de alianzas con Distribuidores Mayoristas con el combustible en depósito en planta y comercializadores Industriales en suministro al ala en aeropuertos y bases

A continuación se muestra el comportamiento del precio internacional para el Jet A1 con referencia para el golfo de México.

Gasolina de aviación Precio Mensual - Peso colombiano por Galón

Gasolina de aviación Precio Mensual - Peso colombiano por Galón



Descripción: Gasolina de aviación tipo queroseno (jet fuel) precio spot FOB Golfo de México de E.E.U.U.

Descripción: Gasolina de aviación tipo queroseno (jet fuel) precio spot FOB Golfo de México de E.E.U.U.

s	Precio	Tasa de cambio
jul. 2017	4.308,57	-
ago. 2017	4.645,36	7,82 %
sep. 2017	5.251,70	13,05 %
oct. 2017	4.896,92	-6,76 %
nov. 2017	5.305,05	8,33 %
dic. 2017	5.436,15	2,47 %

Fuente: [Energy Information Administration](#)

Ver también: [Energy production and consumption statistics](#)

INDICADORES ECONÓMICOS

En cuanto a los indicadores económicos en Colombia tales como la inflación, el desempleo y la tasa de intervención, se relacionan a continuación los resultados de la Información recopilada y calculada por el Departamento Técnico y de Información Económica del Banco de la República, en su boletín del 02 de agosto de 2018.

INDICADORES	CIFRAS
INFLACION	3,20%
DESEMPLEO	9,1%
TASA DE INVERSION	4,25%

FUENTE: BANREP- Boletín de indicadores Económicos 02 de agosto de 2018 de 2018

Se relacionan a continuación los resultados obtenidos a través del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) de las cifras del Salario Mínimo, la Tasa de Cambio, el IPC y los precios tradicionales como el Café y Petróleo:

INDICADORES	CIFRAS
Salario mínimo (2018)	781.242
Tasa de cambio y devaluación 02 agosto de 2018	2.893
IPC (Indicie de precios al Consumidor) junio de 2018	0,15%
café (Dólar por libra) 02-08 2018	US\$1,10
Petróleo WTI (Dólares por barril) 02-08- 2018	US\$69,39

MARCO LEGAL

Combustible de aviación

Ley 1450 de 2011 por lo cual se expide el plan nacional de desarrollo, 2010-2014

ARTÍCULO 116. *La derogatoria de los artículos 10, 11 y el parágrafo del artículo 12 de la Ley 681 de 2001, mediante los cuales se establece la fórmula para determinar los componentes de la estructura de precios del combustible de aviación JET A-1, se hará efectiva cuando el Gobierno Nacional asigne las funciones a un ente regulador que determine los precios combustibles líquidos, biocombustibles y gas natural vehicular y se dicte la primera regulación sobre el particular, para lo cual deberá tener en cuenta, entre otros, criterios que refleje el costo de oportunidad del producto, la expansión de la infraestructura, la confiabilidad en el suministro, la promoción de la competencia, el abuso de la posición dominante, la competitividad del combustible en la región y sin que ello implique ningún tipo de subsidio económico o descuento especial.*

No obstante lo anterior, durante la transición los componentes de la estructura de precios del combustible de aviación JET A-1, se calcularán en forma semanal y no mensual. El refinador los días martes publicará el precio, tomando como referencia los precios de la semana anterior de lunes a viernes, y registrarán a partir del día miércoles. De igual forma, en el evento que por garantía de abastecimiento se requiere importar producto o realizar el transporte del producto

entre las refinerías o entre las refinerías y los centros de consumo, estos costos no serán asumidos por el refinador y serán trasladados en el primer caso, al precio de venta del producto por el refinador y en el segundo, definidos entre los distribuidores y los clientes, cuando a ello haya lugar, con base en las tarifas de transporte de mercado.

En cumplimiento a normatividad expuesta anteriormente, Ecopetrol semanalmente fija los valores de Ingreso al Productor e IVA de combustibles líquidos incluyendo el suministro de combustible JET-A1 y mensualmente para AVGAS 100/130, esta información se puede consultar en la página internet <http://www.ecopetrol.com.co>.