

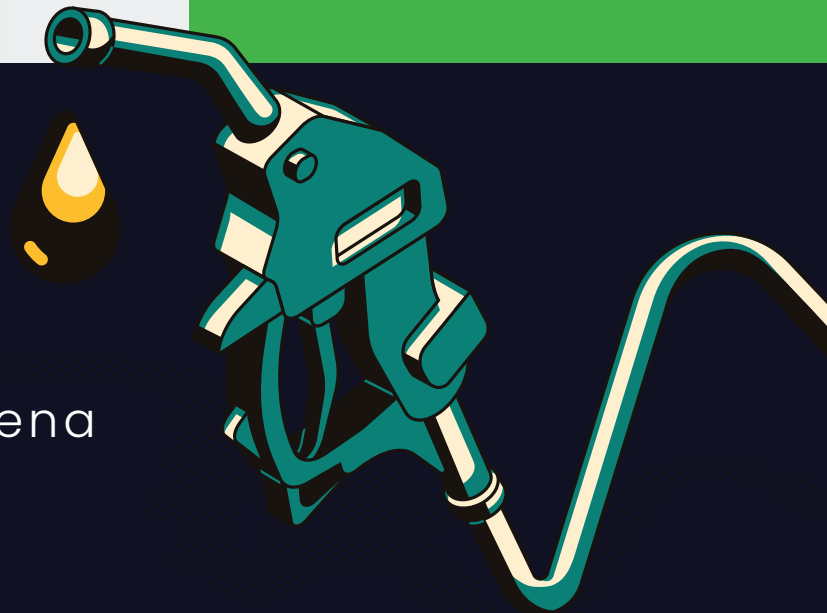


Confederación
de Distribuidores
Minoristas de
Combustibles
y Energéticos

Una voz, una fuerza diversa.

EL SURTIDOR

COMCE lo tanquea de buena
información



Índice

1. Editorial: La competencia ahí
2. Análisis: ¿Hacia la recuperación definitiva de la demanda de combustibles?
3. Tendencias
4. Noticia de interés
5. COMCE legal

Junta Directiva de COMCE

Sandra Awakon R. (SODICOM), Presidente
Junta Directiva
Juan Fernando Prieto (AES Colombia),
Vicepresidente Junta Directiva
María Eugenia Martínez (ASESNORT)
Ingrid Alexandra Cárdenas (ESOCOL
Colombia)
Farid Jones (FEBECOL)
Alejandro Ribero (FECEC)
Álvaro Younes (FEDISPETROL Colombia)

Agosto 2021 Edición #2

EDITORIAL

La competencia ahí

Además de la recuperación de las ventas, la suficiencia financiera de las Estaciones de Servicio (EDS) y la competencia en la distribución minorista siguen entre las prioridades de la actividad. Las lecciones que en materia de operación y de abastecimiento dejaron los hechos acaecidos entre abril y mayo pasados, el Reglamento Técnico y el establecimiento de un margen que genere competitividad volvieron a darle relieve a la necesidad de implementar medidas que le permitan al empresariado del sector, en especial al no integrado verticalmente, repotenciar la presencia en el negocio.

El posicionamiento de los distribuidores en un mercado que necesita invertir en eficiencia logística y abrirles paso a nuevos frentes de comercio, como las ventas de otros bienes y servicios incluyendo los nuevos energéticos, convierten al costo de financiación en un factor determinante para la competencia. Datos de los dos principales agentes demuestran como el costo del capital da ventajas competitivas. Mientras esos dos actores obtienen tasas de financiación entre el 2 y el 4% anual, una masa muy significativa de los distribuidores logra esas mismas tasas, pero mensuales. La banca de fomento gubernamental tiene aquí una oportunidad para facilitar la reproducción de la competencia. Y si las obligaciones técnicas de operación no generan tratos diferenciados en función del tamaño del distribuidor y la región geográfica, las políticas de competencia juegan en favor de los más grandes.

El negocio minorista ha vuelto a ser muy interesante para algunos jugadores con operaciones internacionales. Los costos de entrada y salida, la integración directa e indirecta, la posibilidad de abrir mercados en red y complementarios, las tiendas de conveniencia, las oportunidades energéticas, la captura y la administración de datos, etc., junto con las llamadas *majors* concentrándose en sus mercados principales, impulsa a grandes operadores a arrejar en la competencia.

EL
SURTIDOR



Confederación
de Distribuidores
Minoristas de
Combustibles
y Energéticos

Una voz, una fuerza diversa.





La situación socioeconómica nacional, que hace valer mucho más a los centavos, debe conducir al empresariado de la distribución a buscar mejores rentabilidades en un mercado maduro con posibilidades de expansión en los negocios conexos, que no reportan los mismos volúmenes, pero, tal vez, sí márgenes atractivos. ¿Cómo mover el tráfico a las EDS, vender más y mejores combustibles y generar ventas cruzadas? Es una pregunta que amerita una respuesta de empresarios que están en una brega en la cual las políticas públicas tendrán que ir más allá de una neutralidad que no es neutral.

Algunos dicen que el Precio y la Cantidad, el PxQ, se mueven con manejo de marca, posicionamiento y datos. Otros hablan de los cuatro pilares de la competencia: operación (red con estándares, mantenida y ubicaciones establecidas), cadena de suministro resiliente y eficiente (coste bajo y productos diferenciados y de calidad) para el crecimiento, desarrollo de ofertas diferenciadas a clientes particulares, y capacidades tecnológicas para explotar los datos. La combinación de todos estos frentes es posible a partir de ciertos tamaños e incluso solo para aquellos verticalmente integrados. Una posibilidad para el empresariado pequeño y mediano de la distribución minorista está en copiar en parte a los más grandes y beneficiarse de sus acciones, pero también hay que buscar alianzas regionales con otras actividades empresariales o con sectores organizados de consumidores de combustibles, que puedan favorecerse de la ubicación y el posicionamiento de las EDS para colocar sus bienes y servicios y remitir clientes, construyendo operaciones en red de alcance regional y nacional. No es una tarea fácil, pero la dureza de la carrera amerita buscar salidas novedosas llenas de innovación. En COMCE, el empresariado de las EDS tiene un aliado para transitar ese camino y así reanimar las ganancias y recuperar la capacidad de inversión.

Juan Pablo Fernández M.
Presidente Ejecutivo COMCE



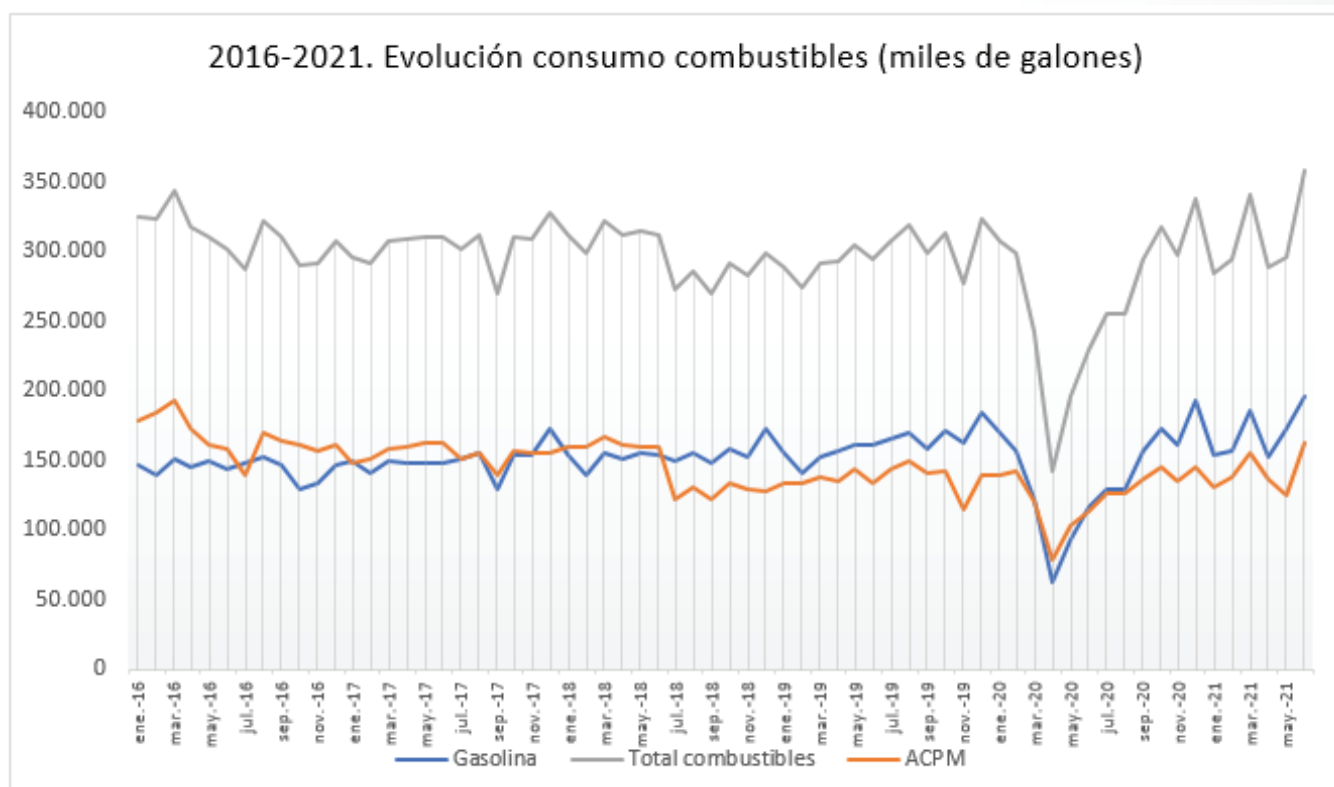
Análisis

¿Hacia la recuperación definitiva de la demanda de combustibles?

La demanda ha vuelto

“¡La demanda ha vuelto!” (D. Foreman, 2021 <https://bit.ly/2VRscfm>) Con esta frase el economista jefe del API (*American Petroleum Institute*) resume el repunte del mercado petrolero. El hecho se corrobora con la positiva evolución global de la movilidad y del consumo de energía, que sumados a la abundancia de capitales por la emisión primaria de dólares y euros, están jalonando a niveles que ya superan a los registros de 2019 el precio internacional del petróleo en las dos principales referencias (WTI y Brent), que sirven para determinar el precio interno de los combustibles y los ingresos por ventas externas.

Con una demanda que se desplomó entre marzo y mayo del 2020, y bajadas y subidas fuertes por las cuarentenas decretadas a partir del primer pico de contagios en agosto del 2020 y por la agitación social -incluidos los bloqueos- la senda de la recuperación se abre camino (ver gráfico). La demanda de combustibles líquidos está en el podio de los productos con crecimiento más acelerados, aunque sigue muy influenciada por los rebotes del consumo. Hasta el cierre de junio se movía como un yoyo. No sucede lo mismo con la oferta global y nacional de petróleo.



Fuente: SICOM y SOLDICOM

Los flujos globales de inversión del sector se han reducido a niveles inferiores a los de la crisis de 2008, y en el frente nacional, en materia de perforación de pozos exploratorios y de sísmica, según la ANH (<https://www.anh.gov.co/datos-estadisticas>), las cifras están en los niveles más bajos del siglo en el marco de un ciclo descendente de la inversión que empezó con la caída del precio internacional entre 2014 y 2015, fenómeno acentuado por la Pandemia. Ante las menores inversiones, la producción de hidrocarburos tiene una línea de tendencia de pendiente negativa, asunto fundamental para la Nación en razón a la importancia de los hidrocarburos en la matriz energética y su peso relativo en la generación de rentas para la Hacienda Pública y la economía nacional. El precio y los ciclos globales del capital siguen siendo los determinantes de la inversión en la cadena de los combustibles fósiles.

En la fórmula básica del ingreso, resultado de multiplicar precio por cantidad, se mantiene la inestabilidad generando mayores retos en materia de planeación financiera y de costo del capital, ambos elementos que impactan la competencia en la distribución minorista. En el período marzo 2020 y junio 2021, la desviación en las cantidades de combustibles colocados en el mercado fue de 3,9 veces superior a la dada entre enero de 2019 y febrero de 2020. Entre enero y junio del 2021, la inestabilidad en el comportamiento de los ingresos equivale al 93% de la presentada entre marzo y diciembre del 2020.

La llamada estrategia del acordeón para la contención de la expansión de la pandemia, la reapertura-cierre de las actividades sociales en función del ritmo de vacunación, y los efectos de la agitación social, han desatado en la cuenta de ingresos de los distribuidores un movimiento tipo yoyo, manteniendo la incertidumbre.

Análisis

La Pandemia y el paro

Desde que inició la Pandemia, la distribución minorista de combustibles ha tenido pérdidas por \$4,7 billones, de las cuales el 15% (\$705.000 millones) se concentraron durante el mes de mayo del 2021, cuando tuvieron su punto más alto las afectaciones del llamado paro nacional (pérdidas en ventas, bloqueos, vandalismo y saqueos en las EDS). La distribución de pérdidas durante el paro es 80% ventas, 20% actos vandálicos.

Evolución de pérdidas en ventas durante el paro (abril-mayo del 2021)
Datos en millones de galones o miles de pesos

Combustible	1era semana	2da semana	3era semana	4ta semana	Acumulado mill. de galones
Diesel	-7,7	-9,8	-13,3	-7	-37,8
Gasolina	-7,7	-9,8	-5,6	0	-23,1
Total en mill. galones	-15,4	-19,6	-18,9	-7	-60,9
Total en mill. \$	-\$133.843	-\$170.346	-\$ 163.720	-\$ 60.345	-\$528.255

Fuente: cálculos COMCE con base en datos SICOM e informes de quincenales de reactivación del Ministerio de Minas y Energía.

<https://www.minenergia.gov.co/en/reactivacion-economica-sector-minero-energetico>

Lo dejado de colocar en el mercado nacional en materia de combustibles durante la Pandemia equivale a 65 días de consumo nacional, es decir, es como si durante poco más de dos meses se hubieran quedado parados los más de 16 millones de vehículos que integran el parque automotor. Según cifras del Ministerio de Minas y Energía (entre May.01.21-Jun.07.21), en los hidrocarburos y la refinación el paro dejó pérdidas en ventas por \$480.000 millones.

En relación con la distribución minorista de combustibles, durante el momento más crítico veinte departamentos tuvieron afectaciones en el abastecimiento, en 676 EDS las ventas cayeron más del 50% y 750 EDS debieron cerrar por situaciones de seguridad, de las cuales 123 fueron vandalizadas. En relación con los combustibles, en el primer momento el paro generó una reducción en el consumo diario de 3,5 millones de galones aproximadamente. Sin embargo, como ha demostrado la Pandemia, el consumo se ajustó con rapidez y retornó a la senda del crecimiento, aunque el promedio diario durante mayo fue inferior en 598.000 galones al de enero y abril de 2021, equivalente a pérdidas por -\$5.095 millones al día y -\$158.000 millones durante el mes.

Para el Ministerio de Minas y Energía como lecciones del paro quedan la necesidad de fortalecer los planes de contingencia, ampliar la capacidad de almacenamiento estratégico, el mapeo de rutas primarias y secundarias para el abastecimiento, construir o fortalecer fuentes alternas de suministro, la flexibilización de los sistemas de información, el plan de continuidad, etc. La institucionalidad también ha destacado el ambiente colaborativo durante la crisis. Otros actores de la cadena plantean que para garantizar la confiabilidad del abastecimiento deberían liberarse las importaciones de combustibles y los precios (en este punto el Ministerio habla de flexibilización), llevando estos últimos a precios de paridad de importación aun cuando el país no ha importado más del 20% del consumo interno de combustibles, en un proceso decreciente y que podría reducirse por las inversiones en la modernización de la Refinería de Barrancabermeja.

Cada uno de los planteamientos señalados aumentarían la demanda de inversiones en la cadena -esfuerzos que alguien tendrá que pagar- e impactos en materia de competencia en un sector donde se mezclan la competencia monopolística con la libre competencia y el costo del capital es parte de las ventajas competitivas de los actores de mayor tamaño.

Tendencias

Diversificación de la matriz energética y cambio climático

Ampliar y fortalecer la confiabilidad, la calidad, la accesibilidad y la sostenibilidad en la provisión de energía implica cambios económicos y sociales que no se escriben sobre una hoja en blanco. Todas las proyecciones sobre consumo de energía a niveles global y nacional, por ejemplo, plantean la presencia del petróleo y de las demás materias primas fósiles hasta, al menos, la mitad del Siglo XXI. Según la UPME (<https://bit.ly/2XsuWjW>), la demanda por gasolina alcanzará un pico en el 2032 y la de diésel en 2044, en un horizonte de crecimiento de entre 2,5 y 3 por ciento. Momentos, en que, al parecer, se alcanzaría en Colombia la madurez total de la distribución de combustibles fósiles.



El escenario descrito tiene alta influencia de la evolución del crecimiento económico y el ingreso por habitante, los cuales, son determinantes para los cambios en el consumo de energía y la capacidad de compra de la población, lo que a su vez influencia la compra de vehículos (tipo, cilindraje y eficiencia energética) incluyendo al energético que usan para moverse. Es decir, esto es una situación tanto en la oferta como en la demanda. Es así como el Plan Energético Nacional (<https://bit.ly/3CLDaDV> 2020, tabla No. 45, Pág. 167) proyecta que hasta la década del 2040 la relación de costos entre vehículos eléctricos frente a los de combustión interna en todas las categorías llegará a ser de 1 a 1, desde una relación en 2020 de 5 a 1.



EL
SURTIDOR

**COM
CE**
Confederación
de Distribuidores
Minoristas de
Combustibles
y Energéticos

Una voz, una fuerza diversa.

Mientras Colombia mantenga la estructura actual en materia de industria automotriz y de producción interna de bienes de capital, el país seguirá siendo un tomador de políticas en materia de consumo de energéticos y aquí se colocarán vehículos y maquinarias menos eficientes en materia de uso energético implicando mayor gasto para hogares y empresas. La eficiencia y sustitución de combustibles fósiles o el pico en el consumo se darán en períodos más largos que en aquellas naciones con desarrollados complejos industriales automotrices y de bienes de capital.

La entrada de un parque automotor con demanda por energéticos fósiles de mejor calidad u otras fuentes de energía, requerirá inversiones e innovaciones en materia de puntos de provisión de energía (EDS y otros puntos de cargue) -donde el país tiene que romper la limitación de las innovaciones blandas-. En lo relacionado con la red eléctrica, por ejemplo, los 600 mil vehículos eléctricos proyectados (una meta difícil de alcanzar) como acervo en circulación en las vías nacionales para inicios de la próxima década necesitarán una red de transmisión y distribución más robusta que la actual, donde las restricciones son altas e implican mayor gasto para los agentes económicos.



Aunque las soluciones de generación de electricidad descentralizada, entre otras, viabilizan el camino para los vehículos eléctricos, la infraestructura de refinación y distribución de combustibles líquidos aún tiene mucho por dar. El estado de la depreciación de la inversión es alto y la demanda por inversiones en modernización y mejoramiento de la calidad complementan y potencian a las infraestructuras ya construidas. Es necesario sacarle más jugo a una red establecida, velando por la sostenibilidad y construyendo un camino que permita, generando una fórmula para el desarrollo de la cadena nacional de energía y el país en general, mantener la presencia del empresariado mipyme.



Una voz, una fuerza diversa.

**EL
SURTIDOR**



Sopesar las emisiones del transporte

En relación con las emisiones de Gases de Efecto Invernadero a nivel nacional y global, hay que sopesar el impacto del transporte, principal consumidor de combustibles fósiles. El primer emisor de GEI (<https://bit.ly/2VSndex>) en el país es la deforestación (36%). En segundo lugar está la agricultura (26%) y después se ubican la industria (11%), el transporte (11%) y el sector de minas y energía (10%). Pero, el cambio climático va más allá de la energía. Al respecto Bill Gates expresa: “Si hablamos de un plan exhaustivo para afrontar el cambio climático, debemos contemplar todo aquello que hacemos los humanos y que provoca emisiones de gases de efecto invernadero. Cosas como la electricidad y los coches atraen mucha atención, pero no son más que la punta del iceberg.” (Cómo evitar un desastre climático, 2021, Pág. 74)

Mundo. Participación en las emisiones de gases de efecto invernadero

¿Cuánto gas de efecto invernadero emitimos con cada cosa que hacemos? *	
Fabricar (cemento, acero y plástico)	31%
Consumir energía (electricidad)	27%
Cultivar y criar (plantas, animales)	19%
Desplazarnos (aviones, camiones, cargueros)	16%
Calentar o enfriar (calefacción, aires acondicionados, refrigeración)	7%

* Gates en su libro, respecto de la tabla, explica la siguiente: “Estos porcentajes representan emisiones de gases de efecto invernadero globales.” Para cada categoría que se enumera en la tabla, se han sumado, en un valor equivalente, todas emisiones derivadas de cada categoría las cuales, según expone Gates, suman 51.000 millones de toneladas anuales de GEI. Los gases efecto invernadero son CO₂, CH₄, y N₂O.

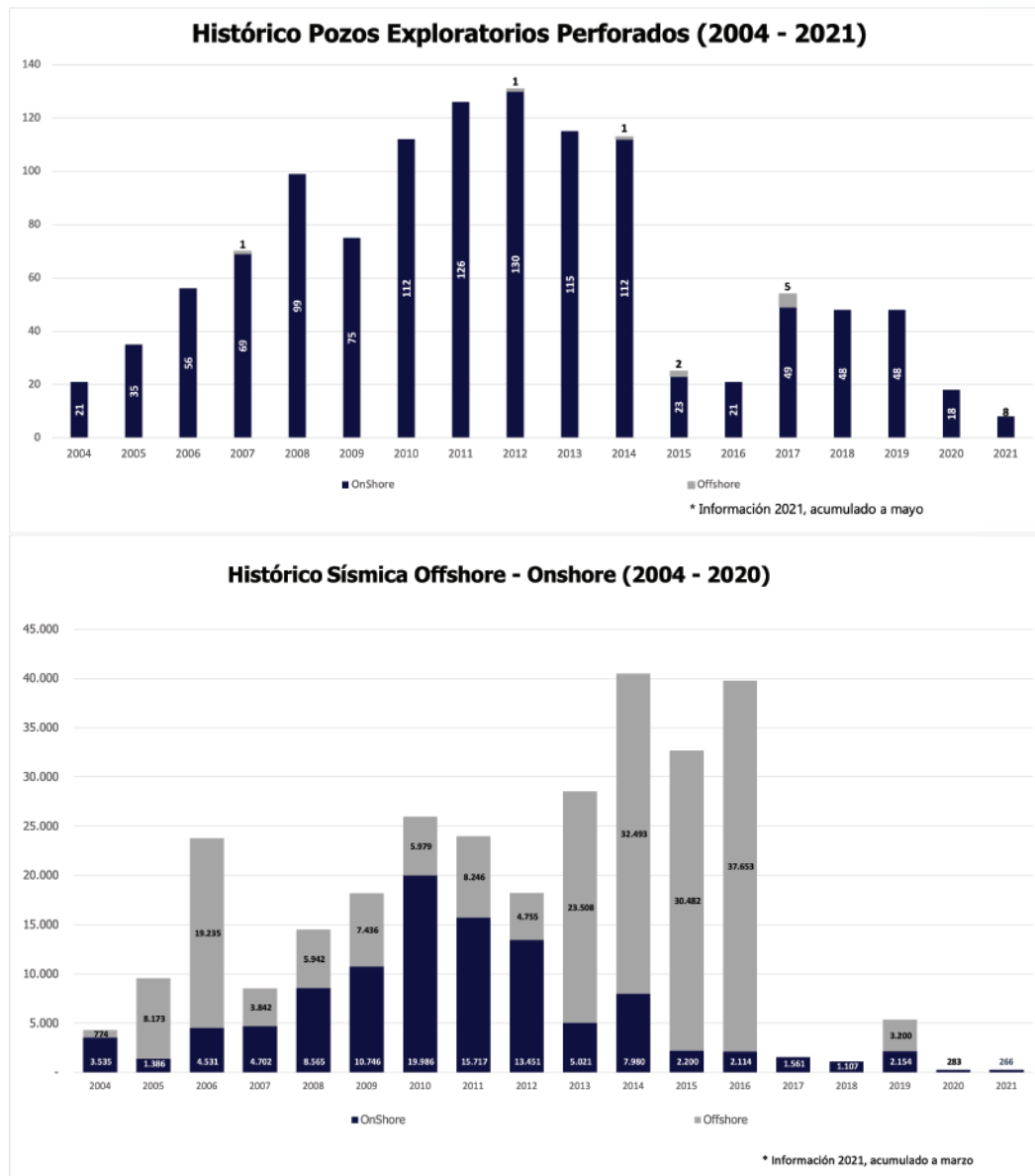
Fuente: Bill Gates, 2021, *Cómo evitar un desastre climático*, Pág. 75.

Noticias de Interés

Alarma ante la caída de la inversión en la exploración en hidrocarburos

En Estados Unidos (<https://bit.ly/3ssAC9b>) se ha limitado el acceso a las reservas de petróleo y gas natural, cancelado oleoductos y descuidado la infraestructura energética. Todo apunta a una industria energética con impuestos más altos. La situación de EE.UU. es en realidad un problema global, ya que la inversión mundial en energía fósil y la perforación petrolera han caído a mínimos históricos. Se observan indicios de un déficit de energía a medida que las economías mundiales se recuperen.

Colombia no es ajena al déficit de inversión, explicado por la caída en los precios del petróleo como factor principal. A lo que se suman otras situaciones asociadas a discrepancias medioambientales, a preocupaciones sociales por los impactos de la actividad y al efecto movilidad que ha generado la Pandemia junto con los bloqueos y la agitación social de mayo y junio de 2021.



Fuente: <https://www.anh.gov.co/datos-estadisticas>



Reglamento técnico

Las voces de diferentes actores de la cadena de combustibles le expresaron al Ministerio de Minas y Energía la necesidad de aplazar la entrada en vigor del Reglamento Técnico (Resolución 40405 de 2020). COMCE lo señaló en repetidas ocasiones a la institucionalidad gubernamental. En carta remitida a los ministros de Minas y Energía y de Hacienda (may.11.21) entre las cinco propuestas para la recuperación de la distribución minorista solicitó “aplazar la entrada en vigor de la Resolución 40405 hasta tanto no sean superadas las contingencias de la Pandemia.” En la misiva se cuantificó en \$1,58 billones el monto de las nuevas inversiones que deberían hacer las EDS para cumplir con las exigencias del Reglamento..

Después, en una misiva radicada en conjunto con la Asociación Colombiana del Petróleo (ACP) y en los comentarios al borrador de resolución de posponer, la Confederación se ratificó en la solicitud de aplazamiento hasta el 30 de marzo de 2023 la entrada en vigencia explicando cómo el margen de distribución minorista no garantiza la suficiencia financiera y los efectos de la Pandemia y la recesión, imposibilitan cumplir con las exigencias dentro del plazo fijado inicialmente. El Ministerio de Minas tomó la decisión de aplazar la aplicación del Reglamento hasta el 30 marzo del 2022. COMCE también solicitó la realización de mesas técnicas con el propósito de hacer más viable la aplicación de los nuevos requisitos técnicos, a lo cual está atento al llamado de la institucionalidad.



Fondo Sodicom

Entre febrero y junio de este año, COMCE acreditó ante al Ministerio de Minas y Energía el cumplimiento del artículo 7° de la Ley 26 de 1989, es decir, que es un gremio que agrupa a más de la tercera parte de los distribuidores minoristas de Colombia. Esto hizo merecedor al gremio a ser parte de la administración del fondo Soldicom. Sin embargo, en un despliegue de falta de seriedad negocial de las otras partes que intervinieron en el proceso, la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía desconoció la representatividad gremial de la Confederación y no le permitió integrar el administrador.

Impuestos y Mipymes

A nivel global y nacional se ha suscitado una importante discusión sobre la tarifa de impuesto a la renta a las empresas. En varias naciones se habla de subir los impuestos a las corporaciones y recientemente más de un centenar de países respaldan grabar con un impuesto mínimo a las multinacionales.

En Colombia, durante el trámite de la reforma tributaria de 2016 se planteó una tarifa diferencial para las empresas en impuesto a la renta, el cual se definía en función del tamaño. En la reforma denominada como de solidaridad sostenible se propusieron dos tarifas para las personas jurídicas: del 24% y el 30%. Y en la reforma tributaria que presentó el gobierno nacional el pasado 20 de julio se aumenta el impuesto de renta al 35% para todas las empresas, pero al sector financiero se le impone una sobretasa transitoria de tres puntos.

Nuestro país cuenta con un ecosistema empresarial diverso donde predominan en número las mipyme. En la distribución minorista de combustibles, por ejemplo, el 88% del empresariado es mipyme. Por eso, hacia el futuro y de cara a las discusiones que se avecinan en materia de políticas públicas, de las medidas necesarias para consolidar la recuperación económica y la promoción de la competencia en mercados con dominio de pocos actores, los debates sobre tarifas diferenciales en materia de renta no hay que echarlos en saco roto.

Calendario tributario para personas naturales

RENTA PERSONAS NATURALES*

Hasta agosto		Dos últimos dígitos del NIT									
01 y 02	03 y 04	05 y 06	07 y 08	09 y 10	11 y 12	13 y 14	15 y 16	17 y 18	19 y 20	21 y 22	
10	11	12	13	17	18	19	20	23	24	25	
Hasta septiembre		Dos últimos dígitos del NIT									
23 y 24	25 y 26	27 y 28	29 y 30								
26	27	30	31								
Hasta octubre		Dos últimos dígitos del NIT									
31 y 32	33 y 34	35 y 36	37 y 38	39 y 40	41 y 42	43 y 44	45 y 46	47 y 48	49 y 50	51 y 52	
1	2	3	6	7	8	9	10	13	14	15	
Hasta noviembre		Dos últimos dígitos del NIT									
53 y 54	55 y 56	57 y 58	59 y 60	61 y 62	63 y 64	65 y 66	67 y 68	69 y 70	71 y 72	73 y 74	
16	17	20	21	22	23	24	27	28	29	30	
Hasta diciembre		Dos últimos dígitos del NIT									
75 y 76	77 y 78	79 y 80	81 y 82	83 y 84	85 y 86	87 y 88	89 y 90	91 y 92	93 y 94	95 y 96	
1	4	5	6	7	8	11	12	13	14	15	
Hasta enero		Dos últimos dígitos del NIT									
97 y 98	99 y 00										
19	20										

* 31 Grupos de actividades económicas aplicarán 0% como anticipo del año gravable 2021. Decreto 375 de abril de 2021