



**DETERMINACIÓN DE LA TASA IMPOSITIVA DEL SECTOR DE
HIDROCARBUROS EN EL CONSUMO DE LA GASOLINA CORRIENTE LA
CUAL ES ASUMIDA Y PAGADA POR EL CONSUMIDOR.**

AUTOR

DIEGO FERNANDO GONZÁLEZ CORRALES

DIRECTOR DEL PROYECTO

JAIME MARTÍNEZ BOLAÑOS

UNIVERSIDAD ICESI

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS

CONTADURÍA PÚBLICA Y FINANZAS INTERNACIONALES

SANTIAGO DE CALI

2020

Agradecimientos

Quiero agradecer en este espacio a todas las personas que me han apoyado durante mi carrera y en la elaboración de este trabajo. Agradezco a mis padres por apoyarme con mi carrera y darme la fortaleza para seguir adelante y enseñarme los valores que hoy me acompaña como la responsabilidad, la empatía, la solidaridad, y el respeto.

También agradezco a la universidad Icesi por todos estos años de experiencia, por brindarme el conocimiento que hoy poseo a través de sus maestros todos estos años; también a mi directora de programa quién me ha apoyado de una manera constante.

Por último, quiero agradecer a mi tutor de proyecto Jaime Martínez, que ha apoyado este trabajo con su conocimiento y guía para desarrollar este trabajo; A mi mejor amigo Ricardo Franco por brindarme su conocimiento acerca de estos temas y guiarme en este trabajo.

Resumen

Este documento busca mostrar el impacto que tiene la tasa impositiva del sector de hidrocarburos en el consumo de la Gasolina Corriente la cual es asumida y pagada por el consumidor. Para lo anterior, se realizó una investigación mixta que contiene datos cualitativos como cuantitativos hallados a través de entrevistas verbales con un ex funcionario de Ecopetrol, búsqueda en base de datos e investigaciones previas lo cual llevó a conocer cuanto realmente es el valor monetario que se está pagando en impuestos, sumando tasas y contribuciones que se traducen en más impuestos por cada galón de gasolina; también, se reconocen los gastos por transporte y evaporación. Finalmente, se analiza por qué el margen de ganancia mayorista y minorista es alto debido a otras variables que comúnmente no se tienen en cuenta como la deficiencia estructural, las problemáticas sociales y características topográficas.

Palabras Clave: Sector combustible en Colombia, Impuestos a la gasolina, Tasas, Contribuciones, Margen mayorista, Margen minorista.

Abstract

This document aims to show the impact of the tax rate of the hydrocarbons sector on the consumption of Current Gasoline that is assumed and paid by the consumer. For the above, a joint investigation was conducted containing qualitative data such as quantitative found through verbal interviews with a former Ecopetrol official, search for databases and previous investigations that led to the real return of the monetary value that is paid in taxes, adding up fees and contributions that translate into more taxes per gallon of gasoline; transport and evaporation costs are also recognized. Finally, it examines why the wholesale and retail profit margin is high due to other variables that are not normally taken into account, such as structural deficiency, social problems, and topographical characteristics.

Keywords: Fuel sector in Colombia, Gasoline Taxes, Fees, Contributions, Wholesale Margin, Retail Margin.

Tabla de Contenido

Introducción e información general	8
1. Antecedentes	10
2. Problema de investigación	12
2.1 Planteamiento del problema	12
2.2 Pregunta problematizadora.....	13
3. Justificación.....	13
4. Objetivos	14
4.1 Objetivo general.....	14
4.2 Objetivos específicos	14
5. Marco legal.....	15
6. Metodología	18
6.1 Modelo de la estructura y descripción de los costos añadidos al usuario final..	18
7. Conclusiones	31
8. Glosario	35
9. Bibliografía	37

Índice de Cálculos Propios

Cálculos propios 1: Diferencia de Precios y Salarios	13
--	----

Índice de Tablas

Tabla 1: Estructura de precios en Colombia	18
Tabla 2: Estructura de precios de Gasolina Corriente año 2019 de la Ciudad de Bogotá	23
Tabla 3: Estructura de precios de Gasolina Corriente año 2018 de la Ciudad de Bogotá	23
Tabla 4: Estructura de precios de Gasolina Corriente año 2017 de la Ciudad de Bogotá	24
Tabla 5: Estructura de precios discriminada por el año 2019.	26
Tabla 6: Análisis de impuestos Bogotá	27
Tabla 7: Análisis de Tasas y Contribuciones Bogotá.....	29
Tabla 8: Suma de promedios Bogotá	29
Tabla 9: Análisis de Otros gastos y Margen de distribución Bogotá	30
Tabla 10: Estudio de combustible, promedio anual de participación	31

Introducción e información general

Colombia, un país abundante en riquezas naturales, pisos térmicos, flora, fauna, ríos, mares, etc, de hecho hablamos del segundo país con más biodiversidad en el mundo, según el Ministerio de Ambiente y Desarrollo (Republica de Colombia, s.f.) y precisamente entre una de sus riquezas encontramos los hidrocarburos, los cuales según la revista Dinero representó entre 2010 y 2017 un promedio del 9% del producto interno bruto nacional (PIB) (Dinero, s.f.), esto ha llevado al estado a la creación de marcos institucionales y legales para regular y controlar este sector, como la exploración, explotación, refinación, almacenamiento, transporte y distribución.

Conociendo lo anterior entraremos en el tema de los Hidrocarburos que es el tema base de esta investigación y según la Agencia Nacional de hidrocarburos (Agencia Nacional de Hidrocarburos, s.f.), lo define como: compuestos orgánicos constituidos principalmente por la combinación natural de carbono e hidrógeno, así como también de aquellas sustancias que acompañan o se derivan de ellos. en consideración a lo anterior la cadena de este sector consta de dos grandes áreas: Upstream y Downstream.

El Upstream es conocida como el área de exploración y producción, y está encargada de realizar tareas como: la exploración sísmica, exploración perforatoria y por último la producción. En segundo lugar, está el Downstream la cual está más enfocada a las tareas de: refinamiento del petróleo crudo, el procesamiento y purificación del gas natural, además también comercializa y distribuye los productos derivados del petróleo y del gas.

Por consiguiente, la industria del sector de hidrocarburos ha tenido un desarrollo importante en los últimos 20 años, aportando en la economía en varios niveles como: La dinámica de las exportaciones, de las inversiones extranjeras en lo macro económico, y en lo meso económico a través de la demanda de sus insumos de otros sectores, así como contribuye a la producción de otros bienes. A nivel nacional, genera actividad y empleo, así como regalías para financiar el gasto público.

Datos sacados por Astrid Martínez (Martinez, 2018) que, muestran que desde el año 2000 hasta el 2017, las exportaciones totales estuvieron entre el 33% y el 55% del petróleo crudo; La inversión extranjera estuvo entre el 11.5% y el 47% y generó alrededor de 781,247 empleos. Estos datos sólo magnifican que este sector es próspero y de suma importancia para nuestro país.

Conociendo la importancia que tiene los hidrocarburos para Colombia, se estimará la tasa impositiva promedio que asumen las personas naturales asalariadas al consumir los combustibles y otros valores que aumenten el precio final.

La metodología para desarrollar este trabajo está basada en planteamientos y estimaciones sobre la información existente en el sector de los hidrocarburos con datos soportados por la Agencia Nacional de Hidrocarburos, Ministerio de Minas y Energía, y Estaciones de Servicio.

1. Antecedentes

La historia empresarial según ANH (Agencia Nacional de Hidrocarburos, s.f.):

Los primeros registros históricos de la existencia de petróleo en Colombia se remontan a la conquista española, cuando las tropas de Gonzalo Jiménez de Quesada llegaron por el río Magdalena a La Tora, un caserío de los Yariguíes situado en lo que hoy es Barrancabermeja.

Desde los inicios del siglo XX, cuando se inició la explotación de petróleo en Colombia, la política que ha regido a esta industria ha tenido diversos y profundos cambios, con el objeto de mantener una producción de petróleo que abastezca el consumo nacional y se exporten los excedentes.

La reversión al Estado colombiano de la Concesión de Mares, el 25 de agosto de 1951, dio origen a la Empresa Colombiana de Petróleos, Ecopetrol. En 1983 se descubre el yacimiento Caño Limón y en 1993 Cupiagua. No obstante, la baja producción de petróleo hizo pensar a inicios del siglo XXI que el país tendría que importar combustibles.

La historia del sector de hidrocarburos en Colombia se parte en dos con la creación de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) en el año 2003. A la ANH se le asignó la misión de la administración integral de las reservas de hidrocarburos de propiedad de la Nación, armonizando los intereses de la sociedad, el Estado y las empresas del sector.

Por su parte la Empresa Colombiana de Petróleos pasó a llamarse Ecopetrol S.A. y se convirtió en una sociedad pública por acciones con tres órganos de dirección: la Asamblea General de Accionistas, la Junta Directiva y el Presidente.

Para el año 2012 entra en vigor el nuevo Sistema General de Regalías (SGR) que permite una distribución más equitativa de los recursos, constituyéndose en un factor determinante de progreso, en la medida que fortalece la institucionalidad y beneficia a las comunidades a través de la inversión social.

Una década después de la creación de la ANH y la constitución de Ecopetrol como Sociedad pública de acciones, los avances en materia ambiental, social y económico son evidentes. Hoy, Colombia produce más de un millón de barriles diarios de petróleo, las reservas continúan aumentándose y la posibilidad del desabastecimiento está más lejana de lo que fue en 2003. De frente se encuentra el futuro que puede representar para Colombia un salto a la mejora y dignificación de sus condiciones económicas, sociales y ambientales. La Implementación del Programa de Regionalización de Hidrocarburos, tiene como propósito sumarse a este reto

2. Problema de investigación

2.1 Planteamiento del problema

Colombia es un país que ocupa el puesto N° 39 en reservas de petróleo con 1,665 millones de barriles (BBL) de 102 países según datos de la CIA (Central Intelligence Agency) de los Estados Unidos. (Central, 2017)

A pesar de esto, Colombia tiene uno de los precios más altos del mundo comparado con otros países productores. En Colombia, actualmente se está pagando 2.79 USD por cada galón de gasolina. Esto contrastado con países de América Latina como Chile que es un país que no tiene reservas de petróleo y paga 4.32 USD por cada galón; Esto según Global Petrol Prices (GPP) a la fecha de 7 de noviembre del 2019 (GlobalPetrolPrices, 2019). A simple vista se puede notar que en Chile es más cara la gasolina, pero para saber cuánto realmente le cuesta a una persona, se debe mirar desde la perspectiva del salario mínimo de cada país y qué porcentaje consume de su salario un galón de gasolina. El salario mínimo actual de Chile está en 407 USD que, por 1 galón de gasolina, representa el 1.06% de este, que, en comparación con Colombia que el SMMLV está en 250 USD que comparado con Chile representa un 39% menos del salario y el galón representa el 1.12% del sueldo Colombiano. En consideración nos preguntamos lo siguiente: ¿Por qué un país que no produce petróleo paga menos por el consumo de este hidrocarburo que un país productor? sí los países productores y exportadores tienen precios significativamente más bajos como regla general de acuerdo con GPP (Global Petrol Prices), esto a excepción de Arabia Saudita, que tiene el precio más alto con 2.20 USD por cada galón y es el segundo país después de Venezuela con

mayores reservas petroleras en el 1 mundo con 266,500 millones de BBL, y esto se debe a que es el país árabe más rico con un PIB de 782 billones de USD al año 2018 según datos del FMI.

Cálculos propios 1: Diferencia de Precios y Salarios

*Cifras en Dolares	Colombia	Chile
Salario Minimo	250	407
Galon de gasolina	2.79	4.32
% del salario Minimo	1.12%	1.06%
Diferencia de salarios	-39%	63%
Diferencia en precios	-35%	55%

2.2 Pregunta problematizadora

¿Cuál es la tasa impositiva que afecta el precio base?

3. Justificación

La elaboración de este trabajo se hace con el objetivo de medir los efectos que tiene el consumo de los combustibles sobre la tributación de las personas naturales para medir la tasa impositiva.

4. Objetivos

4.1 Objetivo general

Discriminar la tasa impositiva que se está pagando realmente en por cada galón de gasolina las personas naturales asalariadas que tengan un medio de transporte automotor

4.2 Objetivos específicos

- Establecer cuál sería el valor de la gasolina si omitimos la tasa impositiva que se paga al comprar cada galón
- Establecer la tasa impositiva que se paga en Colombia por un galón de gasolina corriente

5. Marco legal

En este espacio se da a conocer como iniciaron las leyes que hoy regulan este sector.

Con el presidente Rafael Reyes se dictan las primeras leyes en materia petrolera, con la **Ley 30 de 1903** en el **Artículo 5°**, dice que: “Ningún contrato que el gobierno celebre para la enajenación o explotación de las minas de carbón, depósitos de asfalto y petróleo o gas natural perteneciente a la misma, será válido sin la aprobación del congreso”. (Congreso, 1903)

En **1905** se realizó el **Decreto N° 34** que facultó al poder ejecutivo para otorgar concesiones petroleras. (Presidente, Decreto 34 de 1905, 1905)

Con el **Decreto 1255 de 1919** en el ordinal 1° establece que: “Que, por Decreto del Libertador, firmado en Quito el 24 de octubre de 1829, se declaró que toda clase de minas existentes en el territorio de la República pertenece a ésta en propiedad, como lo ha reconocido el Consejo de Estado en su concepto de 24 de julio de 1918”, dando así al estado el derecho sobre todos los recursos. (Presidente, Decreto 1255 de 1919, 1919)

En **1931** con la **Ley 37** en el gobierno de Enrique Olaya, da las facultades al gobierno de explotar directamente o por contrato todas mezclas naturales de hidrocarburos. (Congreso, Ley 37 de 1931, 1931)

Luego con la **Ley 20 de 1969** en el **Artículo 1°** “Todas las minas pertenecen a la Nación, sin perjuicio de los derechos constituidos a favor de terceros. Esta excepción, a partir de la vigencia de la presente ley, sólo comprenderá las situaciones jurídicas subjetivas y concretas debidamente

perfeccionadas y vinculadas a yacimientos descubiertos. “, lo cual algunos puntos fueron derogados excepto los **artículos 1 y 13** por el **Artículo 325 del Decreto 2655 de 1988** (Congreso, Ley 20 de 1969, 1969) y (Congreso, Decreto 2655 de 1988, 1988)

Con la **Ley 39 de 1987** establece que los derivados del petróleo es un servicio público y que se prestaran de acuerdo con la Ley y estableciendo como gran distribuidor mayorista “La Empresa Colombiana de Petróleos (Ecopetrol). “, Además también da las facultades al Gobierno de fijar el monto del margen de comercialización, el porcentaje de evaporación, pérdida o cualquier otro concepto que afecte el volumen. Luego por medio de la **Ley 26 de 1989** se dictan otras disposiciones como otorgar licencias previas de funcionamiento a las personas distribuidoras de petróleo y sus derivados a través del Ministerio de Minas y Energía; se crea el Fondo de Protección Solidaria “Soldicom”. (Congreso, Ley 39 de 1987, 1987) y (Congreso, Ley 26 de 1989, 1989)

Más tarde con la **Ley 488 de 1998** en el **Artículo 117** se crea como contribución nacional la sobretasa al ACPM y será cobrada por la nación por un valor del seis por ciento (6%). (Congreso, Ley 488 de 1998, 1998)

En el artículo 122 de la misma ley, se fija la tarifa municipal y distrital a la gasolina motor extra o corriente. La tasa no podrá ser inferior al 14% ni superior al 15%.

En el artículo 123, se fija la tarifa departamental a la gasolina motor extra o corriente. La tasa no podrá ser inferior al 4% ni superior al 5%. En Santa Fe de Bogotá, podrá continuar siendo hasta el 20%.

En el artículo 128. Sobretasa nacional. Establece una sobretasa nacional del 20% sobre el precio al público de la gasolina motor extra o corriente y del 6% sobre el precio al público del ACPM. Está solamente se cobrará en los municipios, distritos o departamentos, donde no se haya adoptado la sobretasa municipal, distrital, o departamental, según el caso, o cuando la sumatorias de las tasas de menor al 20%.

En ningún caso, la suma de las sobretasas sobre la gasolina motor extra o corriente, podrá ser superior al 20%.

6. Metodología

6.1 Modelo de la estructura y descripción de los costos añadidos al usuario final

Para empezar a desarrollar este trabajo, primero se debe identificar cuáles son los componentes que se encuentran dentro de la estructura de precio, los cuales se encuentran en la siguiente tabla:

Tabla 1: Estructura de precios en Colombia

Proporción - Ingreso al Productor de la Gasolina Motor Corriente (90%)	\$\$\$\$
Proporción - Ingreso al Productor del Alcohol Carburante (10%)	\$\$\$\$
SUBTOTAL: INGRESO AL PRODUCTOR DE LOS COMBUSTIBLES	\$\$\$\$
Impuesto Nacional	(a)
IVA del Combustible Fósil	(b)
Impuesto al carbono	\$\$\$\$
Tarifa de Marcación	\$\$\$\$
Proporción - Tarifa de Transporte por poliductos	(c)
Proporción - Tarifa de Transporte del biocombustible	(d)
Margen plan de continuidad	(e)
SUBTOTAL: PRECIO MÁXIMO DE VENTA AL DISTRIBUIDOR MAYORISTA	\$\$\$
Margen al distribuidor mayorista	(f)
IVA sobre el margen al distribuidor mayorista	(g)
Sobretasa	\$\$\$\$
SUBTOTAL: PRECIO MÁXIMO EN PLANTA DE ABASTECIMIENTO MAYORISTA	\$\$\$\$
Margen del distribuidor minorista	(h)
Pérdida por evaporación	(i)
Transporte de la planta de abastecimiento mayorista a estación	(j)
PRECIO DE REFERENCIA DE VENTA AL CONSUMIDOR FINAL	\$\$\$\$

Fuente: SIPG

- (a) Impuesto Nacional correspondiente al pago del impuesto nacional a la gasolina y al ACPM, expresado en pesos por galón, establecido los artículos 167, 168 y 173 de la ley 1607 de 2012, modificados por los artículos 218, 219 y 220 de la ley 1819 del 29 de diciembre de 2016, o las normas que lo modifiquen o sustituyan. De este impuesto se excluye el porcentaje de mezcla de alcohol carburante y el porcentaje de mezcla de biocombustible para uso en motores diésel.

En el Artículo 167 que fue modificado por el artículo 218 se explica el hecho generador, la cual especifica que es el momento de la venta, retiro o importación para el consumo propio o importación para la venta.

En el Artículo 168 que fue modificado por el Artículo 219, que dice lo siguiente: El Impuesto Nacional a la gasolina corriente se liquidará a razón de \$490 por galón, el de gasolina extra a razón de \$930 por galón y el Impuesto Nacional al ACPM se liquidará a razón de \$469 por galón. Los demás productos definidos como gasolina y ACPM de acuerdo con la presente ley, distintos a la gasolina extra, se liquidará a razón de \$490.

En el párrafo 1°. de este artículo, dice que este valor se ajustara cada primero de febrero con la inflación del año anterior a partir del 2018.

En el Artículo 173 que fue modificado por el Artículo 220 dice que, En los departamentos y municipios ubicados en zonas de frontera, el Ministerio de Minas y Energía tendrá la función de distribución de combustibles líquidos, los cuales estarán exentos de IVA, arancel e impuesto nacional a la gasolina y al ACPM.

- (b) IVA del Combustible Fossil Es el valor que se obtiene conforme se establece el artículo 467 del Estatuto Tributario, modificado por el artículo 183, de la ley 1819 del 29 de diciembre de 2016, o las normas que lo modifiquen o sustituyan, considerando la tarifa general del impuesto sobre las ventas que corresponde al 19%. El valor final se obtiene aplicando dicha tarifa sobre el valor del IP Fósil considerando el nivel de mezcla con biocombustible respectivo, si hay lugar.

En el Artículo 183 de la ley 1819 que modifica el 467 del E.T establece la base gravable en la venta de productos derivados del petróleo.

El impuesto al carbono se creó por medio de la Ley 1819 de 2016 con el fin de reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero

La tarifa de marcación corresponde al valor cobrado por la Compañía Ecopetrol para marcar el combustible del poliducto.

- (c) La tarifa de Transporte por poliductos se calculará en cada sitio de entrega como el 90%, 92%, 94%, 96%, 98% o 100%, según corresponda, del costo máximo de transporte de biocombustibles en la Resolución 18 0088 del 30 de enero de 2003, modificada por las resoluciones 18 1701, 18 0230 18 1300 y 18 0989, del 22 de diciembre de 2003, 27 de febrero de 2006, 23 de agosto de 2007 y 17 de junio de 2011, respectivamente y en particular por la 41276 del 30 de diciembre de 2016.

- (d) La tarifa de Transporte del biocombustible se calculará como el 2%, 6%, 8%, 9% o 10%, según corresponda la proporción de la mezcla de biocombustible, al computar por el valor

máximo a ser reconocido en la estructura de precio de venta de los combustibles por concepto de transporte terrestre entre las plantas destiladoras y/o productoras de dichos productos o puntos de importación, y las plantas de abastecimiento mayorista en las cuales se realizará la mezcla, en los términos definidos por la Resolución 40079 del 1 de febrero de 2018, para el caso del alcohol carburante, o según lo definido por la Resolución 41277 del 30 de diciembre de 2016, para el caso del biocombustible para uso en motores diesel.

- (e) El margen para el plan de continuidad está dirigido a remunerar a Cenit Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S. en la forma establecida en la Resolución 9 0155 del 31 de enero de 2014, con el fin de tener una continuidad para el abastecimiento del país y específicamente la expansión del sistema de Pozos Colorados.
- (f) El margen para el distribuidor mayorista se calculará y ajustará a lo señalado en la resolución 41278 del 30 de diciembre de 2016, o las disposiciones que lo modifiquen o sustituyan.
- (g) IVA sobre el margen al distribuidor mayorista, es el valor establecido por el Artículo 467 del E.T y modificado por el Art 183 de la Ley 1819 del 2016 que especifica la tarifa del 19% sobre las ventas.

La sobretasa es una contribución de carácter municipal y departamental que se genera en el consumo de gasolina nacional o importada, donde el 50% de lo recaudado es para el mantenimiento de las vías y el restante para el departamento.

- (h) Margen del distribuidor minorista es el valor establecido por la Resolución 40222 del 22 de febrero de 2015, y las demás que la modifiquen o sustituyan. Debe considerarse, además, lo respectivo en cuanto al régimen de libertad vigilada o régimen de libertad regulada aplicable según lo establecido por la resolución 181254 del 30 de julio de 2012, o las demás que la modifiquen o sustituyan.
- (i) Perdida por evaporación Se calculará de acuerdo con lo señalado en el artículo 3 del Decreto 3322 del 26 de septiembre de 2006 y en el artículo 6 de la Resolución 18 1088 del 23 de agosto de 2005 y se debe consignar a nombre del Fondo de Protección Solidaria Soldicom, en beneficio de los distribuidores minoristas.
- (j) Transporte de la planta de abastecimiento mayorista a estación es el valor correspondiente a todos los costos en los que se incurre para transportar 1 galón de gasolina desde la Planta de Abasto y se calculara en cada sitio de entrega dependiendo del margen del distribuidor minorista.

Ya definida la estructura de precios, se obtienen las estructuras de precio de la ciudad de Bogotá a través de la SIPG que es el Sistema de Información de Petróleo y Gas colombiano organizadas de manera mensual por el año 2019

Tabla 2: Estructura de precios de Gasolina Corriente año 2019 de la Ciudad de Bogotá

MES	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
CIUDAD	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ
PORCENTAJE DE MEZCLA POR CIUDAD	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%
INGRESO AL PRODUCTOR	5,154.52	5,149.85	5,187.65	5,187.65	5,187.65	5,187.65	5,907.15	5,904.38	5,906.03	5,905.07	5,840.62	5,839.39
IMPUESTO NACIONAL	459.04	473.63	473.63	473.63	473.63	473.63	473.63	473.63	473.63	473.63	473.63	473.63
IVA	834.65	834.65	841.83	841.83	841.83	841.83	841.83	256.55	257.97	256.24	256.86	252.72
IMPUESTO AL CARBONO	127.80	133.20	133.20	133.20	133.20	133.20	133.20	133.20	133.20	133.20	133.20	133.20
TARIFA MARCACIÓN	7.91	7.91	7.91	7.91	7.91	7.91	7.91	7.91	7.91	7.91	7.91	7.91
TARIFA DE TRANSPORTE POLIDUCTOS	366.12	366.12	366.12	366.12	366.12	366.12	366.12	366.12	366.12	366.12	366.12	366.12
TARIFA DE TRANSPORTE ALCOHOL	44.40	44.40	45.74	45.74	45.74	45.74	45.74	45.74	45.74	45.74	85.20	85.20
MARGEN PLAN DE CONTINUIDAD	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51
PRECIO MAXIMO DE VENTA DISTRIBUIDOR MAYORISTA	7,065.95	7,081.28	7,127.60	7,127.60	7,127.60	7,127.60	7,261.80	7,260.46	7,260.37	7,260.04	7,230.92	7,230.09
MARGEN DISTRIBUIDOR MAYORISTA	387.09	387.09	387.09	387.09	387.09	387.09	399.67	399.67	399.67	399.67	399.67	399.67
IVA MARGEN DISTRIBUIDOR MAYORISTA	73.55	73.55	73.55	73.55	73.55	73.55	75.94	75.94	75.94	75.94	75.94	75.94
SOBRETASA	1,142.72	1,142.72	1,142.72	1,142.72	1,142.72	1,142.72	1,142.72	1,142.72	1,142.72	1,142.72	1,142.72	1,142.72
PRECIO MAXIMO DE VENTA PLANTA DE ABASTO	8,669.30	8,684.63	8,730.95	8,730.95	8,730.95	8,730.95	8,880.13	8,878.79	8,878.70	8,878.37	8,849.25	8,848.42
MARGEN DISTRIBUIDOR MINORISTA	735.26	758.64	758.64	758.64	758.64	758.64	758.64	758.64	758.64	758.64	758.64	758.64
PERDIDA DE EVAPORACIÓN	34.68	34.74	34.92	34.92	34.92	34.92	35.52	35.52	35.51	35.51	35.40	35.39
TRANSPORTE PLANTA DE ABASTO A ESTACIÓN DE SERVICIO	61.48	61.48	61.48	61.48	61.48	61.48	61.48	61.48	61.48	61.48	61.48	61.48
PRECIO MAXIMO VENTA GALON CON SOBRETASA	9,500.72	9,539.50	9,586.00	9,586.00	9,586.00	9,586.00	9,735.77	9,734.43	9,734.34	9,734.00	9,704.76	9,703.93

Tabla 3: Estructura de precios de Gasolina Corriente año 2018 de la Ciudad de Bogotá

MES	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
CIUDAD	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ
PORCENTAJE DE MEZCLA POR CIUDAD	8%	8%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%
INGRESO AL PRODUCTOR	4,654.31	4,738.80	4,789.90	4,789.90	4,865.96	4,993.02	4,993.02	4,993.02	5,020.09	5,124.61	5,208.91	5,208.91
IMPUESTO NACIONAL	450.80	469.24	459.04	459.04	459.04	459.04	459.04	459.04	459.04	459.04	459.04	459.04
IVA	760.01	782.81	765.79	765.79	788.77	812.43	812.43	812.43	820.96	838.68	852.36	852.36
IMPUESTO AL CARBONO	124.20	130.64	127.80	127.80	127.80	127.80	127.80	127.80	127.80	127.80	127.80	127.80
TARIFA MARCACIÓN	7.67	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68
TARIFA DE TRANSPORTE POLIDUCTOS	363.36	363.36	355.46	355.46	355.46	355.46	355.46	355.46	355.46	355.46	355.46	355.46
TARIFA DE TRANSPORTE ALCOHOL	46.78	35.52	44.40	44.40	44.40	44.40	44.40	44.40	44.40	44.40	44.40	44.40
MARGEN PLAN DE CONTINUIDAD	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51
PRECIO MAXIMO DE VENTA DISTRIBUIDOR MAYORISTA	6,478.64	6,599.56	6,621.58	6,621.58	6,720.61	6,871.34	6,871.34	6,871.34	6,906.94	7,029.18	7,127.16	7,127.16
MARGEN DISTRIBUIDOR MAYORISTA	375.34	375.34	375.34	375.34	375.34	387.09	387.09	387.09	387.09	387.09	387.09	387.09
IVA MARGEN DISTRIBUIDOR MAYORISTA	71.32	71.32	71.32	71.32	71.32	73.55	73.55	73.55	73.55	73.55	73.55	73.55
SOBRETASA	1,168.12	1,168.12	1,142.72	1,142.72	1,142.72	1,142.72	1,142.72	1,142.72	1,142.72	1,142.72	1,142.72	1,142.72
PRECIO MAXIMO DE VENTA PLANTA DE ABASTO	8,093.41	8,214.33	8,210.96	8,210.96	8,310.00	8,474.70	8,474.70	8,474.70	8,510.30	8,632.54	8,730.51	8,730.51
MARGEN DISTRIBUIDOR MINORISTA	706.37	735.26	735.26	735.26	735.26	735.26	735.26	735.26	735.26	735.26	735.26	735.26
PERDIDA DE EVAPORACIÓN	32.37	32.86	32.84	32.84	33.24	33.90	33.90	33.90	34.04	34.53	34.92	34.92
TRANSPORTE PLANTA DE ABASTO A ESTACIÓN DE SERVICIO	59.53	59.53	59.53	59.53	59.53	59.53	59.53	59.53	59.53	59.53	59.53	59.53
PRECIO MAXIMO VENTA GALON CON SOBRETASA	8,891.68	9,041.97	9,038.59	9,038.59	9,138.02	9,303.38	9,303.38	9,303.38	9,339.12	9,461.85	9,560.22	9,560.22

Tabla 4: Estructura de precios de Gasolina Corriente año 2017 de la Ciudad de Bogotá

MES	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
CIUDAD	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BOGOTÁ
PORCENTAJE DE MEZCLA POR CIUDAD	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	8%	8%	8%	8%	8%
INGRESO AL PRODUCTOR	4,337.13	4,337.13	4,152.40	4,246.36	4,340.33	4,340.33	4,303.30	4,477.04	4,554.20	4,554.20	4,550.01	4,666.95
IMPUESTO NACIONAL	460.60	460.60	460.60	460.60	460.60	460.60	460.60	450.80	450.80	450.80	450.80	450.80
IVA	732.73	732.73	695.35	711.94	728.52	728.52	719.99	720.53	733.68	733.68	737.87	760.01
IMPUESTO AL CARBONO	126.90	126.90	126.90	126.90	126.90	126.90	126.90	124.20	124.20	124.20	124.20	124.20
TARIFA MARCACIÓN	7.45	7.45	7.45	7.45	7.45	7.45	7.45	7.45	7.45	7.45	7.45	7.45
TARIFA DE TRANSPORTE POLIDUCTOS	360.44	360.44	360.44	360.44	360.44	360.44	360.44	352.77	352.77	352.77	352.77	352.77
TARIFA DE TRANSPORTE ALCOHOL	33.66	33.66	33.66	33.66	33.66	33.66	33.66	44.88	44.88	44.88	44.88	44.88
MARGEN PLAN DE CONTINUIDAD	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51
PRECIO MAXIMO DE VENTA DISTRIBUIDOR MAYORISTA	6,130.41	6,130.41	5,908.30	6,018.86	6,129.41	6,129.41	6,083.85	6,249.18	6,339.49	6,339.49	6,339.49	6,478.56
MARGEN DISTRIBUIDOR MAYORISTA	358.63	358.63	358.63	358.63	358.63	375.34	375.34	375.34	375.34	375.34	375.34	375.34
IVA MARGEN DISTRIBUIDOR MAYORISTA	68.14	68.14	68.14	68.14	68.14	71.32	71.32	71.32	71.32	71.32	71.32	71.32
SOBRETASA	860.85	860.85	1,193.51	1,193.51	1,193.51	1,193.51	1,193.51	1,168.12	1,168.12	1,168.12	1,168.12	1,168.12
PRECIO MAXIMO DE VENTA PLANTA DE ABASTO	7,418.03	7,418.03	7,528.58	7,639.14	7,749.69	7,769.58	7,724.01	7,863.95	7,954.26	7,954.26	7,954.27	8,093.34
MARGEN DISTRIBUIDOR MINORISTA	667.96	706.37	706.37	706.37	706.37	706.37	706.37	706.37	706.37	706.37	706.37	706.37
PERDIDA DE EVAPORACIÓN	29.67	29.67	30.11	30.56	31.00	31.08	30.90	31.46	31.82	31.82	31.82	32.37
TRANSPORTE PLANTA DE ABASTO A ESTACIÓN DE SERVICIO	57.17	57.17	57.17	57.17	57.17	57.17	57.17	57.17	57.17	57.17	57.17	57.17
PRECIO MAXIMO VENTA GALON CON SOBRETASA	8,172.84	8,211.24	8,322.23	8,433.23	8,544.23	8,564.20	8,518.45	8,658.95	8,749.62	8,749.62	8,749.62	8,889.25

Fuente de las anteriores tablas: SIPG

A continuación, se discrimina la estructura de precios:

Precio base para el cálculo*	Ingreso para el productor aprobado por gobierno
Impuestos	Impuesto nacional, Iva, Impuesto al carbono, Iva margen mayorista, Sobretasa
Tasas	Tarifa de marcación, transporte poliductos, transporte alcohol
Contribuciones	Margen plan de continuidad
Otros gastos asumidos por el consumidor	Perdida por evaporación, Transporte planta de abasto o estación de servicio
Total margen de distribución (Valor total de la ganancia que se asume por la distribución del producto final)	Margen distribuidor Mayorista y Minorista
Precio Final	Suma de todos los ítems anteriores

Impuesto: Según la Secretaría Distrital de Hacienda de Bogotá es el valor monetario que deben pagar los contribuyentes con el fin de financiar el funcionamiento del Estado y garantizar la provisión de servicios de carácter público. Ejemplo: IVA, Consumo, Renta, GMF (Secretaría Distrital de Hacienda de Bogotá, 2019).

Tasas: Para la Procuraduría General de la Nación a través de una Guía básica de tributos municipales son prestaciones relacionadas con el dinero, originadas en la ley, con las cuales los particulares remuneran al Estado por los servicios que les presta. Ejemplo: Peajes, Aeroportuaria, Matrículas universitarias (Useche, 2018)

Contribuciones: En esta misma línea la Procuraduría define que son gravámenes obligatorios que reconocen una inversión estatal que beneficia a un grupo económico determinado. Ejemplo: Valorizaciones municipales y/o departamentales (Useche, 2018).

Margen de distribución: Remunera las inversiones requeridas para realizar todas las actividades de comercialización tanto a nivel mayorista como minorista. Este margen es regulado por el gobierno nacional.

Tabla 5: Estructura de precios discriminada por el año 2019.

MES	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Precio base para el cálculo*	5,154.52	5,149.85	5,187.65	5,187.65	5,187.65	5,187.65	5,907.15	5,904.38	5,906.03	5,905.07	5,840.62	5,839.39
Impuestos	2,637.76	2,657.76	2,664.94	2,664.94	2,664.94	2,664.94	2,082.04	2,083.47	2,081.73	2,082.35	2,078.22	2,078.62
Tasas	418.43	418.43	419.77	419.77	419.77	419.77	419.77	419.77	419.77	419.77	459.23	459.23
Contribuciones	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51	71.51
Otros gastos asumidos por el consumidor	96.16	96.22	96.40	96.40	96.40	96.40	97.00	97.00	97.00	96.99	96.88	96.87
Total margen de distribución	1,122.35	1,145.73	1,145.73	1,145.73	1,145.73	1,145.73	1,158.31	1,158.31	1,158.31	1,158.31	1,158.31	1,158.31
Precio Final	9,500.72	9,539.50	9,586.00	9,586.00	9,586.00	9,586.00	9,735.77	9,734.43	9,734.34	9,734.00	9,704.76	9,703.93

MES	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Precio base para el cálculo*	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Impuestos	51.17%	51.61%	51.37%	51.37%	51.37%	51.37%	35.25%	35.29%	35.25%	35.26%	35.58%	35.60%
Tasas	8.12%	8.13%	8.09%	8.09%	8.09%	8.09%	7.11%	7.11%	7.11%	7.11%	7.86%	7.86%
Contribuciones	1.39%	1.39%	1.38%	1.38%	1.38%	1.38%	1.21%	1.21%	1.21%	1.21%	1.22%	1.22%
Otros gastos asumidos por el consumidor	1.87%	1.87%	1.86%	1.86%	1.86%	1.86%	1.64%	1.64%	1.64%	1.64%	1.66%	1.66%
Total margen de distribución	21.77%	22.25%	22.09%	22.09%	22.09%	22.09%	19.61%	19.62%	19.61%	19.62%	19.83%	19.84%
Precio Final	184.32%	185.24%	184.78%	184.78%	184.78%	184.78%	164.81%	164.87%	164.82%	164.84%	166.16%	166.18%

Fuente: Elaboración propia y SIPG

Para la tabla anterior, se toma como precio base para el cálculo el ingreso al productor, lo anterior debido a la falta de información por parte del gobierno en lo relacionado con la cadena de producción, que complica desagregar los costos en que se incurren para la producción de la Gasolina Corriente en Colombia.

Tabla 6: Análisis de impuestos Bogotá

MES	Diciembre 2017	Diciembre 2018	Diciembre 2019
Impuesto	55.16%	50.98%	35.60%
Promedio Anual			
Impuesto	56.98%	52.83%	43.37%

Fuente: Elaboración propia

El impuesto promedio durante el año 2019 fue 43.37% para la ciudad de Bogotá, como se puede observar en la tabla anterior, este promedio bajó debido a que en el Plan Nacional de Desarrollo, en el ítem “combustibles” el IVA del 19% paso a ser del 5% a partir del mes de julio como se observar con mayor detalle en la *Tabla 2: Estructura de precios de Gasolina Corriente año 2019 de la Ciudad de Bogotá*; Como dato adicional a la tabla, el promedio en materia de recaudo de impuestos de Julio a Diciembre del año 2018 fue 51.76% comparado con el mismo periodo del 2019 que se situó en 35.37%, es decir que el gobierno tuvo una baja del 16.39% en su recaudo, no obstante lo anterior el valor de la gasolina al consumidor final no bajó, subió 1.56% en Julio y se mantuvo relativamente estable hasta Diciembre.

Según entrevista realizada por la Revista Portafolio, esta medida buscaba acercar los precios del combustible a los valores internacionales haciendo que el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles desapareciera y se simplificara la estructura de precios, según Alberto Carrasquilla Ministro de Hacienda (Portafolio, 2019).

En esta misma línea el Senador Arturo Char de Cambio Radical, señaló que la reducción del IVA a la gasolina tiene como propósito tener un mejor margen de manejo con relación a la paridad con el precio internacional (Portafolio, 2019).

Según lo anterior surgen muchas preguntas según el mismo artículo ¿se reducirán los recaudos por impuesto que administra la DIAN? ¿Con qué se compensaría esa reducción de recursos, ante un escenario incierto respecto al efecto de la reforma para financiar el presupuesto de este año, mediante la Ley de Financiamiento? (Portafolio, 2019).

Para Jairo Herrera, presidente de la Asociación Nacional de Empresas Transportadoras de Carga por Carretera (Asecarga), el Gobierno aún no le ha dado el estudio necesario al tema para fijar una política de largo plazo de combustible y asegura que equiparar los precios con los internacionales no conduce a nada y crea una zozobra en el sector de la carga y el transporte (Portafolio, 2019).

Según el periódico El Nuevo Siglo, una de las condiciones que pusieron los congresistas al gobierno para llevar a cabo esta iniciativa, era que se viera reflejada esta baja en el bolsillo de los colombianos, situación que no se dio y no se ha dado hasta la fecha (El nuevo siglo, 2019).

Tabla 7: Análisis de Tasas y Contribuciones Bogotá

MES	Diciembre 2017	Diciembre 2018	Diciembre 2019
Tasas	8.68%	7.82%	7.86%
Promedio Anual			
Tasas	9.16%	8.26%	7.73%

MES	Diciembre 2017	Diciembre 2018	Diciembre 2019
Contribuciones	1.53%	1.37%	1.22%
Promedio Anual			
Contribuciones	1.63%	1.45%	1.30%

Fuente: Elaboración propia

Además del análisis anterior, se puede decir que las tasas y contribuciones son un impuesto que asume el consumidor final, debido a que estos recaudos que no tienen nada que ver con costos de producción, si no que son valores que cobra el estado con un fin en particular. Estos valores se suman a los impuestos para el año 2017 lo cual el promedio total que se pagó al estado fue de 67.76%, para el 2018 fue de 62.54% y 2019 de 52.40%.

Tabla 8: Suma de promedios Bogotá

BOGOTÁ	Promedio		
	2017	2018	2019
Impuestos	56.98%	52.83%	43.37%
Tasas	9.16%	8.26%	7.73%
Contribuciones	1.63%	1.45%	1.30%
Total promedio	67.76%	62.54%	52.40%

Fuente: Elaboración propia

Tabla 9: Análisis de Otros gastos y Margen de distribución Bogotá

MES	Diciembre 2017	Diciembre 2018	Diciembre 2019
Otros gastos asumidos por el consumidor	1.92%	1.81%	1.66%
Promedio Anual			
Otros gastos asumidos por el consumidor	2.00%	1.89%	1.75%

MES	Diciembre 2017	Diciembre 2018	Diciembre 2019
Total margen de distribución	23.18%	21.55%	19.84%
Promedio Anual			
Total margen de distribución	24.35%	22.56%	20.87%

Fuente: Elaboración propia

El ítem “otros gastos asumidos por el consumidor” no tienen gran impacto sobre el precio final, como se puede observar en la tabla anterior, pues su promedio no sobrepasa el 2% en los 3 años analizados.

De otro lado, el margen de distribución corresponde a los ingresos que reciben los mayoristas y minoristas, donde podemos observar que están alrededor del 20% y este elevado porcentaje se debe a los altos costos en que tienen que incurrir estos intermediarios.

7. Conclusiones

Durante el desarrollo de esta investigación se logró llegar a varias conclusiones

1. Los colombianos vienen pagando un valor incluso superior al 50% del precio base de la gasolina en impuestos.

Tabla 10: Estudio de combustible, promedio anual de participación

BOGOTÁ	Promedio Anual						
	Año	2017	%	2018	%	2019	%
Precio base para el calculo*		4,404.95	100.00%	4,948.37	112.34%	5,529.80	125.54%
Impuestos		2,507.73	56.98%	2,611.91	52.83%	2,370.14	43.37%
Tasas		403.03	9.16%	408.31	8.26%	426.12	7.73%
Contribuciones		71.51	1.63%	71.51	1.45%	71.51	1.30%
Otros gastos asumidos por el consumidor		88.19	2.00%	93.21	1.89%	96.64	1.75%
Total margen de distribución		1,071.55	24.35%	1,115.05	22.56%	1,150.07	20.87%
Precio Final		8,546.96	194.11%	9,248.37	186.90%	9,644.29	174.41%

Fuente: Elaboración propia

En la tabla anterior, se puede observar como los impuestos, tasas y contribuciones han disminuido su participación a través de los años en porcentaje, sin embargo en valores numéricos no ha disminuido a excepción del impuesto ya explicado en el análisis de la *Tabla 6: Análisis de impuestos Bogotá*, esto se debe a que el porcentaje de impuestos, tasas y contribuciones se han trasladado al ingreso al productor y al margen mayorista y minorista que son las bases de cálculo.

2. A través de varias entrevistas realizadas a Ricardo Franco Monje Ex Director de Contrato para Transporte de Crudo y Derivados en Carro Tanques de ECOPETROL, por Carretera, se concluyó que el precio de la gasolina en Colombia está influenciado en su cadena productiva por tres razones particulares que se pueden entender como desventajas comparativas y competitivas que analizaremos a continuación:

2.1. Deficiencia estructural: Se refiere este a dos puntos fundamentales, el primero a lo que tiene que ver con alternativas de transporte en Colombia, en donde se sabe que carecemos de medios fluviales y férreos para el transporte de crudo y sus derivados e incluso para mercancía en general, esto ocasiona una alta dependencia del transporte terrestre por carretera, que no exista una competencia con medios alternativos que generen mejores oportunidades y el resultado genera predominancia y una mayor influencia sobre las tarifas del transporte terrestre por carretera a nivel del gremio que reúne a las empresas del sector anteriormente mencionado. El segundo punto tiene que ver con el mal estado de la maya vial en Colombia que encarece los costos de transporte por demoras y reparaciones contingentes al equipo automotor.

2.2. Problema social: Para nadie es un secreto que Colombia es uno de los países con más altos índices de problemática social, en cuanto a la cadena de valor de la operación o del negocio del crudo y sus derivados como la gasolina, los problemas sociales generan un gran impacto presupuestal por temas específicamente ligados a la seguridad, daños inesperados y pólizas.

Lo anterior se ejemplifica fácilmente con la existencia de los grupos armados al margen de la ley y/o guerrillas, a lo que podemos sumar los levantamientos en protesta o paros por parte de las comunidades y grupos indígenas, en donde históricamente se han registrado múltiples casos de pérdidas por daños graves al equipo automotor de transporte como lo son por ejemplo las quemas, varios días de pérdida y retrasos por taponamiento de vías y precisamente debido a esta problemática los costos de las pólizas en Colombia son altos.

2.3. Características topográficas: El accidentado relieve colombiano ha ubicado siempre ha Colombia como un país con altos costos de transporte, esta característica de ser un país montañoso y con diversidad de pisos térmicos dificulta el desarrollo de la ingeniería vial que a diferencia de países como Argentina o Chile donde sus carreteras tienen como principal característica ser una recta interminable, en nuestro país no solo ocurre todo lo contrario si no que adicional a esta problemática nos vemos afectados por fenómenos naturales como derrumbes, erosión, lluvias, entre otros.

3. Durante el desarrollo de esta investigación se ha podido constatar como el negocio de la gasolina y en general del petróleo y sus derivados, se ven afectados en toda su cadena de valor por la problemática Colombiana, zonas de difícil acceso, protocolos de seguridad, altos costos por temas de pólizas, constantes daños en la red de suministros y en equipos en general, altos costos del transporte entre otros y no está de más sumar a todo lo anterior el hecho que Colombia no es un país industrializado o al menos su industria no está lo suficientemente desarrollada al punto de poder encargarse en su totalidad de dotar todos los procesos y equipos

necesarios para la explotación del petróleo, teniendo así que permitir o solicitar la entrada de multinacionales como British Petroleum Company, adquisición de equipos producidos en el extranjero, que como podemos entender componen estos hechos la salida de capitales al extranjero conduciendo a que nuestros márgenes se disminuyan un poco más.

8. Glosario

Hidrocarburos: Compuestos orgánicos constituidos principalmente por la combinación natural de carbono e hidrógeno, así como también de aquellas sustancias que los acompañan o se derivan de ellos. (Agencia Nacional de Hidrocarburos, s.f.)

Upstream: También conocido como exploración y producción (E&P) este sector incluye las tareas de búsqueda de potenciales yacimientos de petróleo crudo y de gas natural, tanto subterráneos como submarinos, la perforación de pozos exploratorios, y posteriormente la perforación y explotación de los pozos que llevan el petróleo crudo o el gas natural hasta la superficie. (Agencia Nacional de Hidrocarburos, s.f.)

Downstream: Se refiere comúnmente a las tareas de refinamiento del petróleo crudo y al procesamiento y purificación del gas natural, así como también la comercialización y distribución de productos derivados del petróleo crudo y gas natural. (Agencia Nacional de Hidrocarburos, s.f.)

Insumos: Conjunto de elementos que toman parte en la producción de otros bienes. (REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, s.f.)

Sector: En este texto cuando se tomará como sector todas las actividades económicas del sector primario, que son actividades agrícolas, ganadería, pesca y minería. sector secundario que son actividades que necesitan de materias primas como los procesos industriales de transformación. Sector terciario que son las actividades relacionadas con los servicios que prestan los ciudadanos. (REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, s.f.)

Regalías: Las regalías son el pago que hacen las compañías petroleras y mineras al Estado Colombiano, por explotar yacimientos de un recurso natural no renovable. (Contraloría, s.f.)

Macroeconómico: Rama de la economía que se ocupa de las variables económicas agregadas, como el nivel y la tasa de crecimiento de la producción nacional, los tipos de interés, el desempleo y la inflación. (Pindyck & Rubinfeld, 2009)

Microeconómico: Rama de la economía que se ocupa de la conducta de unidades económicas individuales —consumidores, empresas, trabajadores e inversores— así como de los mercados que comprenden estas unidades. (Pindyck & Rubinfeld, 2009)

Mesoconómico: Es el término medio entre Microeconomía y Macroeconomía.

Commodities: Commodity finance (CF) is the term used for funding the trade of commodities. CF is a type of trade finance, often split into metals and mining, soft commodities and energy. Commodity finance is used by many companies, including producers, traders and commodity lenders. (TRADE, s.f.)

9. Bibliografía

Agencia Nacional de Hidrocarburos. (s.f.). *Antecedentes Históricos*. Obtenido de Agencia Nacional de Hidrocarburos:

<http://www.anh.gov.co/portalsegmentacion/Paginas/antecedentes-historicos.aspx>

Agencia Nacional de Hidrocarburos. (s.f.). *LA CADENA DEL SECTOR HIDROCARBUROS*.

Obtenido de <http://www.anh.gov.co/portalsegmentacion/Paginas/LA-CADENA-DEL-SECTOR-HIDROCARBUROS.aspx>

American Psychological Association. (2010). *Manual de Publicaciones de la American Psychological Association* (6 ed.). (M. G. Frías, Trad.) México, México: El Manual Moderno.

C. d. (1903). *Ley 30 de 1903*. Obtenido de Sistema Único de Información Normativa:

<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1586054>

C. d. (1931). *Ley 37 de 1931*. Obtenido de Sistema Único de Información Normativa:

<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1592801>

C. d. (1969). *Ley 20 de 1969*. Obtenido de Sistema Único de Información Normativa:

<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1786980>

C. d. (1987). *Ley 39 de 1987*. Obtenido de Sistema Único de Información Normativa:

<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1594837>

C. d. (1988). *Decreto 2655 de 1988*. Obtenido de Sistema Único de Información Normativa:

http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1803371#ver_1803735

C. d. (1989). *Ley 26 de 1989*. Obtenido de Sistema Único de Información Normativa:

<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1582703>

C. d. (1998). *Ley 488 de 1998*. Obtenido de Sistema Único de Información Normativa:

<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1660701>

C. G. (s.f.). *Contraloría General de la República*. Obtenido de

<https://www.contraloria.gov.co/web/regalias>

C. I. (2017). *Central Intelligence Agency*. Obtenido de

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2244rank.html>

Dinero, R. (s.f.). *Revista Dinero*. Obtenido de [https://www.dinero.com/especiales-](https://www.dinero.com/especiales-comerciales/especiales/articulo/importancia-del-petroleo-en-la-economia-colombiana/258265)

[comerciales/especiales/articulo/importancia-del-petroleo-en-la-economia-colombiana/258265](https://www.dinero.com/especiales-comerciales/especiales/articulo/importancia-del-petroleo-en-la-economia-colombiana/258265)

El nuevo siglo. (5 de Mayo de 2019). Obtenido de [https://elnuevosiglo.com.co/articulos/05-2019-](https://elnuevosiglo.com.co/articulos/05-2019-con-menos-iva-deberia-bajar-precio-de-gasolina)

[con-menos-iva-deberia-bajar-precio-de-gasolina](https://elnuevosiglo.com.co/articulos/05-2019-con-menos-iva-deberia-bajar-precio-de-gasolina)

GlobalPetrolPrices. (4 de Noviembre de 2019). *GlobalPetrolPrices*. Obtenido de

https://es.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/

Martinez, A. (24 de Abril de 2018). *Fedesarrollo*. Obtenido de

<https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/3562/Foro%20La%20Rep%C3%BAblica%20abril%2024%20-%20100%20a%C3%B1os%20Astrid%20Mart%C3%ADnez.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

P. d. (1905). *Decreto 34 de 1905*. Obtenido de Sistema Único de Informacion Normativa:

<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1700419>

P. d. (1919). *Decreto 1255 de 1919*. Obtenido de Sistema Único de Informacion Normativa:

[http://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Decretos/1253095?fn=document-frame.htm\\$f=templates\\$3.0](http://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Decretos/1253095?fn=document-frame.htm$f=templates$3.0)

Pindyck, R., & Rubinfeld, D. (2009). Microeconomía. En R. Pindyck, & D. Rubinfeld,

Microeconomía (pág. 888). Madrid: PEARSON EDUCACIÓN, S.A. Séptima edición.

Portafolio, R. (2019). *¿Por qué un IVA más bajo para la gasolina no beneficia a su bolsillo?*

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. (s.f.). *Diccionario de la lengua española*. Obtenido de

<https://dle.rae.es/>

Republica de Colombia, M. d. (s.f.). *Colombia, el segundo país más biodiverso del mundo,*

celebra el Día Mundial de la Biodiversidad | Ministerio de Ambiente y Desarrollo

Sostenible. Obtenido de [http://www.minambiente.gov.co/index.php/noticias/4317-](http://www.minambiente.gov.co/index.php/noticias/4317-colombia-el-segundo-pais-mas-biodiverso-del-mundo-celebra-el-dia-mundial-de-la-biodiversidad)

[colombia-el-segundo-pais-mas-biodiverso-del-mundo-celebra-el-dia-mundial-de-la-](http://www.minambiente.gov.co/index.php/noticias/4317-colombia-el-segundo-pais-mas-biodiverso-del-mundo-celebra-el-dia-mundial-de-la-biodiversidad)

[biodiversidad](http://www.minambiente.gov.co/index.php/noticias/4317-colombia-el-segundo-pais-mas-biodiverso-del-mundo-celebra-el-dia-mundial-de-la-biodiversidad)

Secretaría Distrital de Hacienda de Bogotá. (20 de Diciembre de 2019). Obtenido de

<https://www.shd.gov.co/shd/node/133>

T. F. (s.f.). *TRADE FINANCE GLOBAL.* Obtenido de

<https://www.tradefinanceglobal.com/finance-products/commodity-finance/>

Useche, B. (2018). *Guía básica de tributos municipales.* Bogotá D.C.: Instituto de Estudios del

Ministerio Público .