

¿El país está listo para demandar más *jet fuel*?

La reciente crisis en el transporte aéreo colombiano reveló la fragilidad del sistema de abastecimiento de combustible Jet A1.

Por MIGUEL ORLANDO ALGUERO

Si algo demostró la crisis de hace una semana en el transporte aéreo colombiano es la vulnerabilidad y la fragilidad del sistema de abastecimiento de combustibles líquidos que tiene el país. En menos de 48 horas se cancelaron y reprogramaron cientos de vuelos, tras un leve desabastecimiento del 5% para agosto del combustible para aviones Jet A1.

Y luego del caos y confusión, llegó la calma con varias

dudas: ¿la escasez ya pasó o todavía hay fallas en el suministro? ¿Colombia está preparada para que la demanda siga subiendo? ¿Quién falló? ¿Cuál es la solución definitiva? ¿Si se quiere aumentar el tráfico de turistas, el país debe producir más jet fuel o importarlo? ¿Las aerolíneas podrán seguir sus planes de crecimiento? ¿Las refinерías de Ecopetrol deben ensanchar de capacidad de producción?

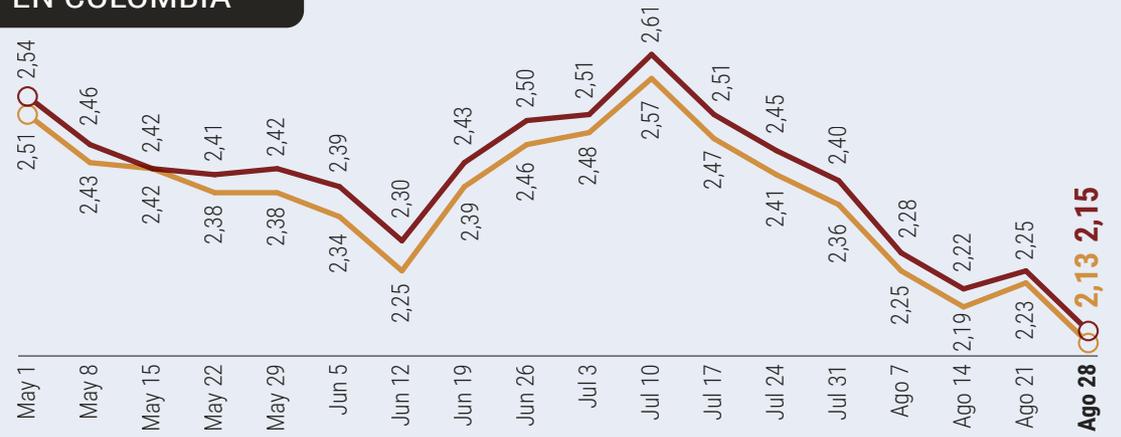
Enseñanzas y lecciones

Para entender mejor qué vie-

COMBUSTIBLE PARA AVIONES EN COLOMBIA

Variación del precio de combustible para aviones

Precio dólar por galón — Jet A1 (Colombia) — Jet fuel (Estados Unidos)



El viaje del combustible



1. Los combustibles viajan desde las refinерías y puertos de importación a las plantas mayoristas principalmente a través de poliductos.



SUSCRÍBETE A EL COLOMBIANO

periodismo claro y confiable

para contar con información, oportuna, útil y honesta.

En El Colombiano

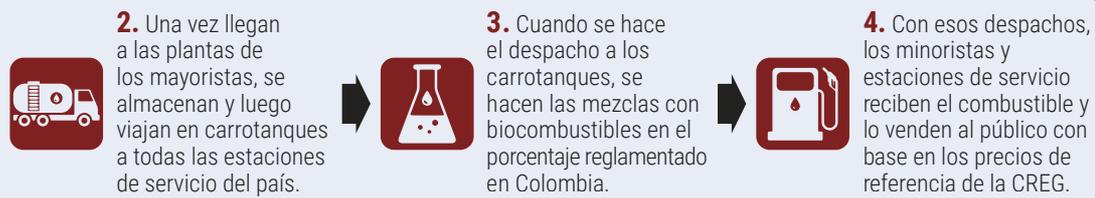
trabajamos por la verdad.

Escanea el código QR, escríbenos al WhatsApp 323 487 20 13 o llama al (604) 339 33 33 opción 3



Solicitudes y ventas *Proyección

	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago
Solicitud	42,3	44,8	50,1	62,4	100,1	45,7	55,4	41,6
Ofertas desde refineras	36,8	35,3	34,5	33,7	33,0	35,5	35,0	37,0
Volumen aceptado por Ecopetrol	35,8	35,2	34,8	34,0	35,5	35,5	35,0	37,0
Ventas	35,6	35,4	34,1	33,0	36,7	35,1	35,0	35,5*
Cumplimiento Ventas por parte de Ecopetrol frente al volumen aceptado	99%	100%	98%	97%	103%	99%	100%	96%*



Fuentes: Ecopetrol y U.S. Energy Information Administration. Foto: Manuel Saldarriaga. Infografía: EL COLOMBIANO © 2024. DC

ne y qué se aprendió, EL COLOMBIANO conversó con Frank Pearl, presidente de la Asociación Colombiana de Petróleo y Gas (ACP), y con Andrés Bitar, vicepresidente de Estrategia y Asuntos Regulatorios de la ACP.

“Esta contingencia nos enseñó que la cadena de suministro del combustible, aunque robusta en teoría, tiene puntos críticos que requieren una mayor supervisión y control. Si bien la calidad del jet fuel en Colombia ha sido históricamente de alto estándar, lo que ocurrió es un llamado de atención”, afirmó Pearl.

Por eso, una enseñanza debería ser que se establezca oficialmente, mediante una resolución o un protocolo, unos comités de abastecimiento, que se reúnan de forma regular y obligatoria, tomar decisiones. Además, “es crucial que Colombia cuente con al-

macenamiento estratégico, es decir, tanques de reserva que mantengan volúmenes de combustible que no se usen en el día a día, sino solo en casos de emergencia”.

Los distribuidores que importan gasolina necesitan que se modifique la Ley 1450 de 2011, porque actualmente solo las aerolíneas pueden pasar los costos de importación a los distribuidores. “Necesitamos más flexibilidad en el mercado”. También, Colombia debería empezar a importar Jet A, que es similar al Jet A1. “Esto haría la logística más rápida, barata y podría ofrecer mejores precios a corto plazo. En resumen, es necesario fortalecer el sistema”.

Bajo la lupa

La cadena de suministro del jet fuel es compleja y requiere la participación de múltiples actores. Desde la producción

del combustible, su transporte, almacenamiento, hasta la distribución final en los aeropuertos, cada paso es crítico para asegurar que el producto llegue en óptimas condiciones. Sin embargo, como explicó Bitar, uno de los principales desafíos es que cualquier fallo en uno de estos eslabones puede tener un efecto dominó en toda la cadena. “La vulnerabilidad y la fragilidad del sistema de abastecimiento de combustibles líquidos quedó expuesta especialmente en una parada de la Refinería de Cartagena de dos días, esta puso en jaque al sistema y se presentaron esas cancelaciones de vuelos”.

Explicó que, como parte de las soluciones propuestas, la ACP está trabajando en conjunto con el gobierno y otras entidades regulatorias para fortalecer el marco normativo. Y se refirió al regla-

PARA SABER MÁS

LAS CUENTAS CON LAS IMPORTACIONES

El Gobierno y Ecopetrol, que maneja el 95% del suministro de este combustible, importará 100.000 barriles para asegurar ese porcentaje este fin de semana. Ricardo Roa, presidente de Ecopetrol, comentó que esta cantidad cubrirá cerca del 10% de la demanda en los próximos días. Por eso, en el centro de estudios económico Anif hizo un cálculo simple para ver cómo podría afectar esta importación al precio de los tiquetes aéreos. Si el barril de jet fuel cuesta ahora 88,8 dólares, el aumento en el precio del combustible será de aproximadamente un 11,3%. “Dado que la importación cubrirá solo el 10% de la demanda, el impacto total en el costo del combustible en el país sería alrededor del 1%. Este aumento es bastante pequeño, por lo que las autoridades no esperan que tenga un efecto grande en los precios finales para los usuarios”, precisó Anif.

mento de calidad del Jet A1 y del Jet A, que ya tiene un borrador desde diciembre de 2023, “esperamos que se publique pronto”.

Otro tema es el reglamento sobre almacenamientos estratégicos. Sobre este, la Upme, en su último plan de abastecimiento de combustibles líquidos, ya señaló la necesidad de que Colombia cuente con almacenamientos estratégicos. “Ahora, el Ministerio de Minas debe definir cómo se va a compensar económicamente estos almacenamientos, que básicamente aumentarán la confiabilidad del sistema. Así, si ocurre un problema en una refinería o en un poliducto, tendremos reservas de combustible que no se usarán a menos que sea una emergencia, como lo que pasó en la refinería”, explicó.

ra que importarlo desde esa misma región.

En ese orden, ese precio hoy está alrededor de los 2,11 dólares por galón. “En la medida que el país se vuelva importador, como empieza suceder por el crecimiento de la demanda, la señal eficiente hacia el futuro que garantice el abastecimiento interno será la paridad importación que generaría un precio más costoso entre 0,1 y 0,2 dólares por galón de más, aproximadamente”, explicó Vera. A renglón seguido, detalló que el Jet A es un producto más usado a nivel internacional, de mayor disponibilidad y tiene un valor inferior al Jet A1, por lo cual sería ideal que el país comenzara a transitar hacia el futuro a su uso.

¿Y las aerolíneas?

En medio de este panorama, la conectividad aérea es crucial para el país, especialmente ahora que el presidente Gustavo Petro ha dicho varias veces que las divisas del turismo deberían reemplazar a las del petróleo. Por eso, es preocupante que haya un problema estructural en el suministro de combustible para aviones, más aún cuando las aerolíneas tienen planes de expansión y crecimiento en el país.

Tal es el punto que las rutas, frecuencias y vuelos aumentan mes a mes, lo que implica más combustible para aviones. Por ejemplo, durante el primer semestre de 2024, el promedio de frecuencias nacionales semanales directas, fue de 5.566, es decir 6% más que en esos meses del año anterior. En efecto, solo en junio, el crecimiento fue del 19% en comparación con ese mes de 2023, según cuentas de Anato y Procolombia.

Precio del combustible

Otro tema que se puso sobre la mesa con esta contingencia a la hora de importar es el precio del combustible, si este es más caro o barato en relación con el que produce Ecopetrol en Cartagena y Barrancabermeja. Es decir, cuál le conviene más a Colombia, porque si se encarece el jet fuel esto se traslada al tiquete aéreo.

De acuerdo con la Aeronáutica Civil, el combustible representa alrededor del 35,1% de la estructura de costos de la operación aérea en el país. Por eso, Julio César Vera, presidente de la Fundación Xua Energy, precisa que el precio del Jet A-1 en Colombia se calcula tomando en cuenta el costo que tendría el producto en la costa del Golfo de México. Es un valor más alto que si Colombia lo exportara, ya que es un país con excedentes de combustible, pero más bajo que si tuviera

Gobierno hizo el primero de tres ajustes al diésel

Los Ministerios de Minas y Hacienda presentaron las resoluciones mediante las cuales se ajustó desde este fin de semana en \$1.904 el precio de galón de ACPM. A través de un comunicado, el Gobierno presentó las principales razones para determinar el incremento en el valor del diésel, así como las repercusiones que traerá la medida.

El déficit generado por el

Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Fepc) puso al Gobierno colombiano en una encrucijada, si subir de manera gradual el precio del Acpm o esperar para hacerlo, debido a las presiones y protestas de gremios de transporte de carga y camioneros.

De hecho, el ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, había señalado que el ajuste en

el precio del diésel era inevitable, lo que generó tensiones con los gremios de transportadores, quienes se manifestaron pacíficamente este viernes 30 de agosto.

El subsidio al Acpm ha sido un salvavidas temporal para muchos sectores, pero su costo es cada vez más insostenible. En 2023, 3 de cada 4 pesos del déficit del Fepc se deben a este subsidio. Sin un ajuste en

el precio, el déficit podría rondar los \$10,2 billones para finales de 2024, lo que representaría una carga enorme para el Presupuesto General de la Nación.

Según informaron los Ministerios, cuando un consumidor compra diésel en una estación de servicios el consumidor paga menos del 50% del precio que cobra el refinador o importador de ese com-

combustible, el Gobierno Nacional por medio del Fepc paga el resto, lo que ha llevado a un problema fiscal que representa un acumulado de cerca de \$115 billones.

Según estimados del Gobierno, el incremento en el valor del diésel produciría un incremento en la inflación de 0,3 puntos porcentuales al cierre del 2024, además, generaría un ahorro de \$1,6 billones.