

**IMPACTO DE LA COMERCIALIZACIÓN DE COMBUSTIBLE EN EL MUNICIPIO  
DE MAICAO**

**LENIN ERNESTO MARTÍNEZ CORONADO**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
PROGRAMA DE FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**Cartagena de Indias D. T. y C.**

**Septiembre de 2010**

**IMPACTO DE LA COMERCIALIZACIÓN DE COMBUSTIBLE EN EL  
MUNICIPIO DE MAICAO**

**LENIN ERNESTO MARTÍNEZ CORONADO**

**TRABAJO DE GRADO COMO REQUISITO PARA OPTAR EL TITULO DE  
PROFESIONAL EN FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**ANA CAROLINA DUSSAN HURTADO**

**Asesora**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
PROGRAMA DE FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES  
CARTAGENA de INDIAS D. T. y C.  
AGOSTO DEL 2010.**

*Agradecimientos.*

*A Dios por llenarme de fortaleza y sabiduría en la ejecución de este proyecto, además por brindarme la oportunidad de realizarme como profesional. A mis padres por entregarme todo su apoyo y sacrificio incondicional. A mis hermanos por regalarme una voz de aliento, y por último a mis amigos quienes me dieron todo su aprecio y simpatía.*

## **TABLA DE CONTENIDO**

	INTRODUCCION	
1	PROBLEMA	11
1.1	PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	11
1.2	FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	19
1.3	OBJETIVOS	20
1.3.1	Objetivo general	20
1.3.2	Objetivos específicos	20
1.4	JUSTIFICACIÓN	20
1.5	DELIMITACION	21
1.5.1	Delimitación temporal	21
1.5.2	Delimitación espacial	22
1.6	MARCO TEÓRICO	22
1.6.1	Antecedentes	22
1.6.2	Bases teóricas	26
1.6.3	Marco conceptual	29
1.7	MARCO METODOLÓGICO	31
1.7.1	Tipo de estudio.	31
1.7.2	Recolección de fuentes de información	32
1.7.2.1	Fuentes primarias	32
1.7.2.2	Fuentes secundarias	32
1.7.2.3	Técnicas de recolección de información	32
1.7.2.4	Población.	32
1.7.2.5	Muestra.	33
2	CARACTERIZACIÓN DEL MUNICIPIO DE MAICAO	35
2.1	RESEÑA HISTÓRICA	35
2.2	LOCALIZACIÓN, TAMAÑO Y DIVISIÓN POLÍTICO- ADMINISTRATIVA	35
2.3	DEMOGRAFÍA	36

2.3.1	Población.	36
2.3.2	Composición étnica.	36
2.4	CONDICIONES DE LAS VIVIENDAS.	37
2.4.1	Servicios públicos	37
2.4.1.1.	Acueducto y alcantarillado	37
2.4.1.2	Energía eléctrica	38
2.4.1.3	Gas natural y Telefonía pública	38
2.5	ECONOMÍA	39
2.6	EL EMPLEO	40
2.6.1	Subempleo.	41
2.6.2	El desempleo.	41
2.6.2.1	Efectos del desempleo:	41
1.6.3.	Tipos de desempleos	41
1.6.3.1	El desempleo friccional	41
1.6.3.2	El desempleo estructural	41
1.6.3.3	El desempleo cíclico	42
1.7	POBREZA Y CALIDAD DE VIDA.	42
1.7.1	Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI).	42
1.8.	EDUCACIÓN	43
1.8.1	Alfabetismo	44
3	MARCO LEGAL	45
3.1	PRINCIPALES NORMATIVAS ACERCA DEL MANEJO Y TRATAMIENTO DE LOS BIOCOMBUSTIBLES.	49
3.2	MERCADO DE COMBUSTIBLES EN VENEZUELA.	51
3.3	EXISTENCIA DE UN MERCADO PARALELO DE COMBUSTIBLES EN LA FRONTERA COLOMBO VENEZOLANA	53
4	MERCADO DE LA COMERCIALIZACIÓN DE COMBUSTIBLES EN EL MUNICIPIO DE MAICAO.	57

4.1	TIPOS DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	57
4.1.1	Gasolina Corriente	57
4.1.1.1	Usos	58
4.1.2	Gasolina Extra	59
4.1.2.1	Usos	60
4.1.3.	Diesel Corriente	60
4.1.3.1	Usos	60
4.1.4	Diesel Extra.	61
4.1.4.1	Usos	61
4.2	FORMA DE DISTRIBUCIÓN DE COMBUSTIBLES EN ZONA DE FRONTERA.	61
4.2.1	Aprobación del Ministerio de Minas y Energía de Colombia.	63
4.2.1.1	Volúmenes de Combustible a Distribuir en las Zonas De Frontera.	63
4.2.1.2	Certificación de Estaciones de Servicios y Asignación de Volúmenes Máximos.	64
4.2.1.3	Responsabilidad de los Distribuidores de Combustible en la Zona de Frontera.	64
4.3.	BREVE APROXIMACIÓN HISTÓRICA DEL COMERCIO DE COMBUSTIBLE EN LOS DEPARTAMENTOS FRONTERIZOS CON VENEZUELA.	66
4.4	DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES “DIAN”	68
4.4.1	Funciones de la DIAN	68
4.5	SOBRETASA DE COMBUSTIBLES	69
5	ANÁLISIS CUANTITATIVO DE LA ENCUESTA REALIZADA A LOS COMERCIALIZADORES DE COMBUSTIBLES EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE MAICAO.	71

5.1	ANALISIS CUALITATIVO DE LA ENCUESTA	71
5.2	ANALISIS CUANTITATIVO DEL CENSO	
6	CONCLUSIONES	96
7	RECOMENDACIONES	99
8	BIBLIOGRAFIAS	101
	ANEXOS	

## LISTA DE TABLA

Tabla 1	PRINCIPALES LEYES Y DECRETOS DEL MERCADO DE COMBUSTIBLES EN COLOMBIA.	48
Tabla 2	PRINCIPALES LEYES Y DECRETOS DEL MERCADO DE BIOCOMBUSTIBLES EN COLOMBIA.	50
Tabla 3	EDAD PROMEDIO DE LOS COMERCIALIZADORES MINORISTAS	72
Tabla 4	TIPO DE ACTIVIDAD REALIZADA.	73
Tabla 5	NIVEL DE EDUCACIÓN DE LOS VENDEDORES MINORISTAS	74
Tabla 6	PERSONAS QUE DEPENDEN ECONÓMICAMENTE DE USTED.	75
Tabla 7	TIPO DE VIVIENDA.	76
Tabla 8	AFILIACIÓN A RÉGIMEN DE SALUD.	77
Tabla 9	DÍAS QUE LABORA EN LA SEMANA.	78
Tabla 10	HORARIO EN EL CUAL REALIZA LA ACTIVIDAD.	79
Tabla 11	OTRAS ACTIVIDADES REALIZADAS.	80
Tabla 12	TRABAJOS REALIZADOS ANTERIORMENTE.	81
Tabla 13	CLIENTES PRINCIPALES.	82
Tabla 14	QUIENES SON SUS PROVEEDORES.	82
Tabla 15	COMO AFRONTA LA SEGURIDAD.	83
Tabla 16	TIEMPO EJERCIENDO ESTA ACTIVIDAD.	84
Tabla 17	OPINIÓN DE LAS ASOCIACIONES COMO FUENTE DE EMPLEO.	85
Tabla 18	PERTENECE A UNA COOPERATIVA DE MINORISTAS.	86
Tabla 19	No DE EMPLEOS GENERADOS.	89
Tabla 20	HORAS LABORADAS DIARIAMENTE.	89
Tabla 21	SALARIOS DE LOS EMPLEADOS.	90

Tabla 22	TIPO DE AFILIACIÓN DE LOS EMPLEADOS.	91
Tabla 23	GALONES DE COMBUSTIBLE COMPRADOS MENSUALMENTE.	92
Tabla 24	PORCENTAJE PAGADO POR SOBRETASA.	92
Tabla 25	GALONES DE COMBUSTIBLE VENDIDOS DIARIAMENTE.	93
Tabla 26	PROCEDENCIA DEL COMBUSTIBLE.	94
Tabla 27	TIPOS DE COMBUSTIBLES COMERCIALIZADOS.	

## LISTA DE GRAFICA

Grafica 1	COMPARATIVO INTERNACIONAL DE LA ESTRUCTURA DEL PRECIO DE LA GASOLINA.	16
Grafica 2	EDAD PROMEDIO DE LOS COMERCIALIZADORES MINORISTAS	72
Grafica 3	GENERO DE LOS COMERCIALIZADORES MINORISTAS DE GASOLINA POR PIMPINAS O ENVASE DE 3.1 LITROS	73
Grafica 4	TIPO DE ACTIVIDAD REALIZADA	74
Grafica 5	NIVEL DE EDUCACION DE LOS PIMPINEROS	75
Grafica 6	PERSONAS QUE DEPENDEN ECONOMICAMENTE DE USTED	76
Grafica 7	TIPO DE VIVIENDA	77
Grafica 8	AFILIACION AL REGIMEN DE SALUD	78
Grafica 9	DIAS QUE LABORA EN LA SEMANA	79
Grafica 10	HORARIO EN EL CUAL REALIZA LA ACTIVIDAD	80
Grafica 11	OTRAS ACTIVIDADES REALIZADAS	80
Grafica 12	TRABAJOS REALIZADOS ANTERIORMENTE	81
Grafica 13	CLIENTES PRINCIPALES	82
Grafica 14	QUIENES SON SUS PROVEEDORES	83
Grafica 15	COMO AFRONTA LA SEGURIDAD	84
Grafica 16	TIEMPO EJERCIENDO ESTA ACTIVIDAD	85
Grafica 17	OPINION DE LAS ASOCIACIONES COMO FUENTE DE EMPLEO	85
Grafica 18	PERTENECE A UNA COOPERATIVA DE MINORISTAS	86
Grafica 19	NUMERO DE EMPLEOS GENERADOS	89

Grafica 20	HORAS TRABAJADAS AL DIA	89
Grafica 21	SALARIOS DE LOS EMPLEADOS	90
Grafica 22	TIPO DE AFILIACION DE LOS EMPLEADOS	91
Grafica 23	GALONES DE COMBUSTIBLE COMPRADOS MENSUALMENTE	92
Grafica 24	PORCENTAJE PAGADO POR SOBRETASA A LA GASOLINA	93
Grafica 25	GALONES DE COMBUSTIBLE VENDIDOS AL DIA	93
Grafica 26	PROCEDENCIA DEL COMBUSTIBLE	94

## **1. PROBLEMA**

### **1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

Los recursos energéticos en el mundo siempre han estado en el orden de atención prioritaria para los países, de ellos se derivan estudios sobre variables como; el desarrollo económico de la región o productividad, la industrialización, la generación de empleo, el bienestar social, entre otros.

Es de anotar que el comercio internacional de petróleo y sus derivados ha generado desarrollo económico y social en algunos países industrializados, de ahí que ha habido la necesidad de crear organizaciones como la OPEP(Organización de Países Exportadores de Petróleo), para garantizar la estabilidad de los precios y evitar las fluctuaciones propias del mercado en los países consumidores de grandes volúmenes del producto no renovable como lo son EE. UU, Reino Unido y Canadá.

Colombia compra este producto en el mercado internacional a unos costos<sup>1</sup> relativamente altos contribuyendo a que el precio de la gasolina en el mercado interno sea oneroso, lo cual incide en el rezago económico nacional, regional y local; causando que algunos sectores de la sociedad no pueden adquirir combustibles para sus vehículos, llevándolos a la necesidad de prescindir de ellos, cambiando de estatus social y nivel de vida.

---

<sup>1</sup>CEPAL Anuario Estadístico 2002, Balance Preliminar de las Economías de América Latina 2002. Santiago diciembre 2002. Recuperado de: <http://www.eclaci.org>. Consultado el día 12 de Mayo de 2010.

Colombia esta pasando por una crisis energética por la falta de reservas petrolíferas en el subsuelo; y las refinerías existentes entre las cuales se encuentra la de Barrancabermeja, Cartagena y la de Caño Limón-Coveñas, no refinan el suficiente volumen de crudo para abastecer la demanda interna del país<sup>2</sup>; en contraste nuestro vecino Venezuela que en la actualidad es el uno de los pocos países latinoamericanos en hacer parte de la OPEP, el cual conserva una reserva incalculable del crudo, y una capacidad productora que la ubica en el mercado internacional como uno de los primeros productores y exportadores de este producto. Cuenta con veinte y dos (22) refinerías con una capacidad mundial de refinación de 3,3 millones de barriles diarios (MBD)<sup>3</sup>, abasteciendo su demanda interna con unos precios bajos que favorecen a todos los niveles sociales del país. Esta superproducción de combustible generado por Venezuela, en gran parte es beneficiosa para Colombia, en cuanto a la venta de combustible a precios preferenciales, como ocurre en la Guajira con las cooperativas Wayuu, por ser este un país vecino contando con una basta frontera entre los que se encuentra el departamento de La Guajira, Norte de Santander, Arauca, Guaviare, entre otros.

La Constitución Política de 1991 en su Artículo 45 señala<sup>4</sup>, *“Los distritos y municipios percibirán como mínimo en el impuesto al valor agregado IVA, y se convertirán en ingresos por vía de participación de los ingresos corrientes de la nación”* este artículo contempla la creación en Colombia del Impuesto al Valor Agregado (IVA) incrementando los precios de la gasolina nacional que, sumado a la reevaluación del peso colombiano frente al Bolívar, incrementa en un primer momento el diferencial de precios hasta 1998.

---

<sup>2</sup>Empresa Colombiana de Petróleos Ecopetrol, Bogotá D.C., Colombia. Recuperado de: [www.ecopetrol.gov.co](http://www.ecopetrol.gov.co). Consultado el día 20 de mayo de 2010.

<sup>3</sup> Ministerio del Poder Popular para la Energía y Petróleo. Petróleos De Venezuela S.A. PDVSA en: [http://www.pdvsa.com/index.php?tpl=interface.sp/design/readmenu princ.tpl.html&newsid\\_temas=28](http://www.pdvsa.com/index.php?tpl=interface.sp/design/readmenu princ.tpl.html&newsid_temas=28) consultado el día 15 de junio de 2010.

<sup>4</sup> Constitución Política de Colombia 1991, Artículo 45.

Los Impuestos son una de las fuentes de ingresos más importantes para cualquier nación del mundo. A través de éstos los gobiernos reciben tributos cuya destinación presupuestal se orienta a llevar a cabo proyectos sociales, de inversión y cubrir los gastos de administración del Estado.

Existen varios tipos de impuestos: directos, indirectos, regresivos, progresivos, etc. Igualmente existen impuestos que se cobran sobre el ingreso, la propiedad, el gasto etc. El IVA<sup>5</sup>“impuesto al valor agregado” es un impuesto a la venta de bienes de consumo, su característica principal es que es un impuesto de gasto, y se cobra como un porcentaje del valor de la mercancía o servicio, y los consumidores deben pagarlo al momento de comprar la mercancía o servicio, el IVA es también un impuesto indirecto puesto que se impone sobre los bienes y servicios y no a las personas directamente, es decir; se grava indirectamente a las personas, a través de la compra de bienes y servicios, pagan el impuesto, pero el Estado no se los cobra directamente a éstas. Es un impuesto regresivo: es decir que se cobra a todos por igual, sin importar la capacidad económica de una persona. El cobro del IVA, se hace sobre el valor agregado, por tanto el impuesto se aplica solo a la diferencia entre el valor de las ventas de una empresa y el valor de sus compras en otras empresas, entre el precio de venta final y la suma de los costos parciales<sup>6</sup>.

Colombia entre los países del mundo ocupa la segunda posición de los que menos impuestos gravan en la estructura de precios a la gasolina y el ACPM. Según las estadísticas el primero para el caso de la gasolina y el ACPM son los Estados Unidos. <sup>7</sup>

---

<sup>5</sup>McConnell, Campbell R y Brue, Stanley L., Economía Mundial, Prentice Hall, 1994. p. 30

<sup>6</sup> SACHS, Jeffrey D. y LARRAIN, Felipe B., Macroeconomía en la economía mundial, Prentice Hall, 1994. p. 50.

<sup>7</sup>Fuente. IntenationalEnergy Agency (IEA), Ecopetrol, Ministerio de Minas del Perú y Comisión nacional de Energía de Chile.1/ Pirmiun sin plomo (RON95) para francia. Alemania. Italia, España. Y Reino Unido, Regular sin plomo (RON 92) para Canada, Japon y los Estados, RON 93 para Chile, RON 84 Para Peru, RON 86 para Colombia.

Por el contrario en los países europeos; como en Francia y el Reino Unido los impuestos representan cerca del 76% del precio de venta al público, en el caso de la gasolina, y alrededor de 71% en el caso del ACPM<sup>8</sup>. Un trabajo de Metschies (2001), afirma que: *“los impuestos a los combustibles se han convertido en una de las principales fuentes de financiamiento de los gobiernos de muchos países”*.<sup>9</sup>

Históricamente, en América del Sur, los precios de los derivados del petróleo, no se han fijado de acuerdo con las políticas convencionales de fijación de precios en función de los costos marginales o de oportunidad, sino más bien con respecto a las consideraciones políticas, las metas de distribución del ingreso y la promoción de la industrialización. En la mayoría de los países de la región, particularmente durante la década de los setenta, los precios internos de los productos derivados, se encontraban muy por debajo de los precios mundiales. Esto se aplica particularmente a los países exportadores de petróleo; Ecuador, Venezuela, México. Dichos países, mantuvieron y aun mantienen precios muy bajos en comparación con el resto del mundo. Pero también con otros países de la región. Como norma, los productos derivados del petróleo como el queroseno (debido a su uso por sectores pobres), el diesel (debido a su importancia en la agricultura y el transporte) y el *Fuel Oil* (debido a su uso en la industria) han sido altamente subsidiados. Por el contrario en la mayoría de los países industrializados, el precio de estos productos se fija de manera similar y por lo general sigue estrechamente a los precios mundiales. La existencia de subsidios, y en consecuencia de precios bajos, también se aplica a la gasolina para el transporte. La realidad es que países

---

<sup>8</sup>Fuente. International Energy Agency (IEA), Ecopetrol, Ministerio de Minas del Perú y Comisión nacional de Energía de Chile. 1/ Pirmium sin plomo (RON95) para Francia. Alemania. Italia, España. Y Reino Unido, Regular sin plomo (RON 92) para Canadá, Japón y los Estados, RON 93 para Chile, RON 84 Para Perú, RON 86 para Colombia.

<sup>9</sup> Citado en el Trabajo denominado Mercado Actual de la Gasolina y del ACPM en Colombia e inflación Por Aaron Garavito y Hernán Rincón. Publicado el 26 de Marzo de 2004. Recuperado de: <http://www.banrep.gov.co/docum/ftp/bo>. El día 01 de agosto de 2010.

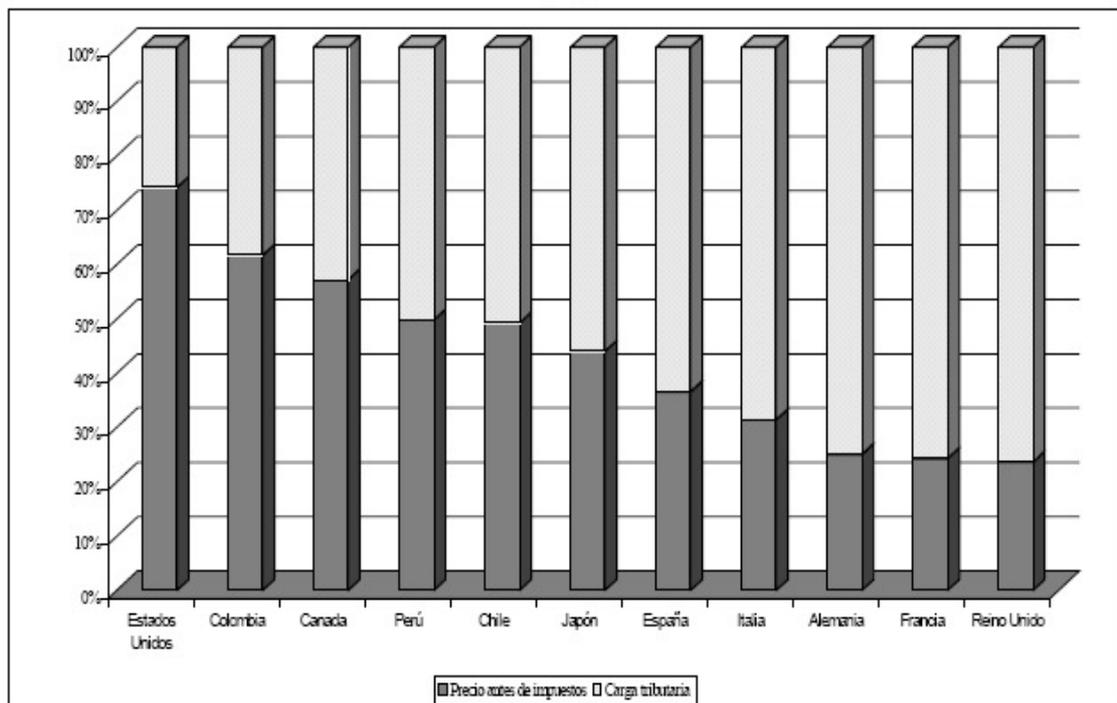
como Argentina y Brasil, tienen una producción relativamente alta de gasolina, el precio interno del producto es uno de los más altos de Latinoamérica. Es probable que los elevados precios registrados en otros países obedezcan a niveles de tributación más acordes con los de los países industrializados. Técnicamente, los precios más bajos de la gasolina se encuentran en los países exportadores: Ecuador, Venezuela y México. En el caso de Ecuador y Venezuela, los precios se mantuvieron uniformes durante los años setenta.

Entre tanto en 1998 se produce un cambio en la estructura para calcular los precios de la gasolina en Colombia, lo cual lleva a aumentar el diferencial a sus niveles actuales. En 1999 se crea la sobretasa al consumo de gasolina y se liberan los precios de la gasolina extra, posteriormente se liberaran los precios de la gasolina corriente. La nueva fórmula para calcular los precios, liga el precio nacional a los precios internacionales del petróleo, agregando así un nuevo factor de variabilidad al precio nacional. En Colombia los precios de la gasolina y el ACPM se fijan mensualmente, tomando como referencia la evolución de los precios internacionales de estos combustibles y de la tasa de cambio, en Colombia se publica un boletín mensual de precios a cargo de la Unidad de Planeación Minero Energética, del Ministerio de Minas y Energía (UPME), en el cual es posible encontrar información mensual de los precios<sup>10</sup> máximos de venta al público, precio promedio, de referencia, de boca de pozo y de transporte de combustible como la Gasolina, el ACPM, el Gas natural, el Gas licuado de petróleo, Gas natural vehicular, entre otros derivados del petróleo.

---

<sup>10</sup>Unidad de Planeación Minero Energética del Ministerio de Minas y Energía (UPME), Recuperado de: [www.upme.gov.co/docum/mensual](http://www.upme.gov.co/docum/mensual). Consultado el día 20 de marzo de 2010.

**Gráfico. 1 COMPARATIVO INTERNACIONAL DE LA ESTRUCTURA DEL PRECIO DE LA GASOLINA.**



Fuente. IntenationalEnergy Agency (IEA), Ecopetrol, Ministerio de Minas del Perú y Comisión nacional de Energía de Chile. 1/ Pirmiun sin plomo (RON95) para francia. Alemania. Italia, España. Y Reino Unido, Regular sin plomo (RON 92) para Canada, Japon y los Estados, RON 93 para Chile, RON 84 Para Peru, RON 86 para Colombia.

En el año 2001, impulsado por los altos precios internacionales del petróleo (ver Gráfico No.1) al desmonte de los subsidios al consumo y los reajustes a las tasas impositivas afectan el precio de los combustibles de manera interna en Colombia. En el vecino país de Venezuela para este mismo período se mantiene constante el precio de la gasolina y su tasa de cambio se conserva relativamente estable.

De acuerdo al Plan de Desarrollo Departamental de La Guajira 2008 – 2011 existen grupos poblacionales que históricamente han tenido como medio de subsistencia la introducción y comercialización informal de combustibles provenientes de Venezuela de forma ilegal, debido a esto, el gobierno nacional, a través del Ministerio de Minas y Energía, expidió el Decreto 3353 de 14 de Octubre de 2004 mediante el cual estableció<sup>11</sup>: *“Que de acuerdo con el artículo 334 de la Constitución Política de Colombia, la dirección general de la economía estará a cargo del Estado y este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano; Que el artículo 337 de la Constitución Política prevé que la ley podrá establecer para las zonas de frontera terrestres y marítimas, normas especiales en materias económicas y sociales tendientes a promover su crecimiento”.*

Por otra parte, la Resolución 10080 de Noviembre de 2004 mediante el cual se establece las condiciones en las cuales se podrán vender los derivados líquidos del petróleo en el departamento de la Guajira, con algunas condiciones especiales. De acuerdo con la norma para que se dé la introducción y comercialización de gasolina y ACPM proveniente de Venezuela de forma legal, se debe tener en cuenta que el ingreso de combustibles será por los sitios previamente establecidos por el gobierno, con la supervisión de la Dirección de Aduanas e Impuestos Nacionales (DIAN) siempre y cuando el producto se almacene en plantas de abastecimientos aprobadas por el ministerio de minas y

---

<sup>11</sup>Diario Oficial No. 45706 de 19 de octubre de 2004. Ministerio de Minas y Energía. Recuperado de: [http://www.presidencia.gov.co/prensa\\_new/decretoslinea/2004/octubre/14/dec3353141004.pdf](http://www.presidencia.gov.co/prensa_new/decretoslinea/2004/octubre/14/dec3353141004.pdf) consultado el día 12 de junio de 2010.

energías nacional, tal como consta en el siguiente inciso<sup>12</sup> del “*ARTÍCULO 10. LUGARES HABILITADOS. La introducción de combustibles líquidos derivados del petróleo (gasolina sin plomo y ACPM), autorizados por el organismo competente procedentes de la República Bolivariana de Venezuela para ser almacenados en la planta de abastecimiento aprobada y registrada por el Ministerio de Minas y Energía para su importación y distribución por parte de la cooperativa Wayuu (Ayatawacoop), con el fin de abastecer a los municipios calificados como zonas de frontera, ubicados en el departamento de La Guajira, únicamente se podrá realizar por los siguientes lugares:*

- a) Por el paso de frontera de Paraguachón, en el municipio de Maicao;*
- b) Por el corregimiento de Montelara, en el municipio de Maicao;*
- c) Por el Corregimiento Wimpeshi, en el municipio de Uribía.”*

En la actualidad, ECOPETROL cuenta con dos (2) plantas de depósito de combustibles venezolano en el departamento de La Guajira ubicadas en el municipio de Maicao, estas plantas comercializan dicho combustible para el resto del departamento y otras regiones del Caribe, contribuyendo en la minimización del déficit de combustible que está padeciendo el territorio colombiano. Lo cual evidencia que en el municipio de Maicao se manejan volúmenes considerables de combustible, cabe mencionar que es pertinente profundizar acerca de la relación entre el impuesto de sobretasa a la gasolina y cómo se han invertido dichos recursos, de manera tal que se mejoren las condiciones de vida de las comunidades, y la problemática social generada por la existencia de un mercado informal de combustibles, el cual evade el pago de todo tipo de impuestos, contribuyendo de esta forma a que se dejen de recaudar recursos importantes para el municipio de Maicao.

---

<sup>12</sup>Diario Oficial No. 45730 de 12 de noviembre de 2004. Ministerio de Minas y Energía. Recuperado de: [http://www.cntv.org.co/cntv\\_bop/basedoc/resolucion/dian/2004/resolucion\\_dian\\_10080\\_2004.html](http://www.cntv.org.co/cntv_bop/basedoc/resolucion/dian/2004/resolucion_dian_10080_2004.html) consultado el día 12 de junio de 2010.

La situación actual es precaria, dado el rezago que presenta el departamento con respecto al resto del Caribe colombiano y del país en general, algunas de los datos socioeconómicos que presentará el departamento y el caso particular del municipio de Maicao, donde se evidencia la situación crítica y por ende un rezago económico y social en comparación con los demás municipios de la costa caribe colombiana, de acuerdo a las estadísticas del DANE, un 48% de la población cuenta con acueducto, 71% con energía eléctrica y 25% con telefonía fija,<sup>13</sup> estas cifras sumadas a la falta de alternativas laborales y educativas en el municipio conllevan a la generación de focos de violencia en la ciudad debido a los estrictos controles de las autoridades a la venta de combustible venezolano, principal actividad del municipio. El exalcalde Ovidio Mejía asegura que el desempleo en La Guajira, paradójicamente con el tercer ingreso per cápita anual del país (5.575 dólares) por las regalías que deja la explotación de carbón, es el doble de la tasa nacional: del 40 por ciento<sup>14</sup>.

De lo anterior se infiere, la necesidad álgida de intervenir académicamente a través de estudios sistemáticos que orienten la mitigación de los problemas enfocados en el incentivo a la creación de nuevas empresas que permitan la sostenibilidad social de la población de bajos ingresos, que mejoren sus condiciones de vida.

## **1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

---

<sup>13</sup>DANE. Recuperado de: [http://www.colombiastad.gov.co/index.php?option=com\\_colcifras&Itemid=58](http://www.colombiastad.gov.co/index.php?option=com_colcifras&Itemid=58) Consultado el día: 15 de junio de 2010.

<sup>14</sup>La Agonía de Maicao. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-969624> Consultado el día: 15 de junio de 2010.

Dado que desde el punto de vista de la teoría económica, el mercado se comporta de acuerdo a lo que Adam Smith, señaló como la mano invisible y puesto que el mercado presenta fallas y externalidades, el Estado Social de Derecho Colombiano, debe intervenir para regular y asegurar lo contenido en la constitución de 1991 en el sentido de salvaguardar el interés general de la población civil, y la eficiencia en la prestación y cobertura de los servicios públicos básicos, esto repercute directamente en la calidad de vida de la población. Luego entonces, la energía como uno de los principales factores de desarrollo y los combustibles como insumos para poner en funcionamiento las diferentes industrias y maquinas del aparato productivo del país. En este orden de ideas en el Departamento de la Guajira es preciso aclarar que el comercio de combustible para esta región en particular se tienen normativas de legislación especiales, debido la proximidad a la zona de frontera, en estas circunstancias es relevante profundizar sobre: ¿Cuál es la incidencia económica y social del mercado de combustibles en el municipio de Maicao, La Guajira, durante el período comprendido entre los años 2004 a 2009?

### **1.3 OBJETIVOS**

#### **1.3.1 Objetivo general**

Determinar el impacto económico y social del mercado de combustibles en el municipio de Maicao, departamento de La Guajira, durante el periodo 2004-2009.

#### **1.3.2 Objetivos específicos**

- Diagnosticar la situación socioeconómica del Municipio de Maicao.
- Esbozar el marco jurídico de la comercialización y distribución del combustible en Colombia.
- Caracterizar el mercado de la comercialización en términos de los tipos, cantidades, procedencia y forma de distribución del combustible que se comercializa en el municipio de Maicao.

- Describir la incidencia que en las dimensiones económica y social tiene la comercialización de combustible en el municipio de Maicao.

#### **1.4. JUSTIFICACIÓN**

Ante la globalización de los negocios de hidrocarburos en los mercados internacionales, el desarrollo en la búsqueda de la productividad, Colombia no ha sido ajena de estos procesos, es por ello que para afrontar la crisis energética del país por los insuficientes volúmenes refinados en las plantas de Barrancabermeja, Cartagena y Caño Limón - Coveñas, no permite cubrir la demanda nacional y los altos costos generados por los mismos, de allí que en el departamento de La Guajira específicamente en el municipio de Maicao, se mantiene lo que tradicionalmente la comunidad indígena Wayuu viene realizando (contrabando de combustibles) a través de los años, hoy en día amparados por normas que el mismo Estado colombiano ha legislado a fin de organizar y supervisar los ingresos de volúmenes de combustibles que entran por esta parte de la frontera al municipio de Maicao.

El comercio de combustible en el municipio de Maicao, es una de las principales fuentes de generación de empleo y desarrollo para la comunidad local, a través de la creación de asociaciones y cooperativas Indígenas en la búsqueda de la regulación del comercio minorista y el impacto socioeconómico que esto genera para la comunidad, y su correspondencia entre quienes participan del proceso de introducción y comercialización de los combustibles en el municipio.

De allí lo esperado del tema objeto de estudio no tendría razón de ser si la universidad no juega el papel preponderante en la búsqueda continua de

investigaciones que generen espacios académicos con fines de capacitación a los dirigentes de la región tendientes a fortalecer los niveles socioeconómico de las comunidades; de igual modo que los resultados de la investigación generen alternativas de cambio, en aras de que esta información sea de fácil apropiación y socialización en las comunidades del Departamento de La Guajira.

Por otro lado, desde el punto de vista metodológico esta investigación permitirá a otras investigaciones interesadas en realizar estudios relacionados con el diseño estratégico organizativo, de impacto socioeconómico de este gremio, y tener las herramientas necesarias para la ejecución de esta.

## **1.5. DELIMITACIÓN**

**1.5.1. Delimitación temporal.** Para efecto de esta investigación se tendrá en cuenta el periodo comprendido el año 2004 a 2009, debido a que el gobierno crea el Decreto 3353 y la Resolución 10080 de 2004 reglamentando las condiciones en las que se pueden vender los derivados líquidos del petróleo en la Guajira con algunas condiciones especiales.

**1.5.2. Delimitación espacial:** Esta investigación tendrá lugar en el municipio de Maicao, departamento de La Guajira, República de Colombia.

## **1.6. MARCO TEÓRICO**

**1.6. 1. Antecedentes.** Revisando investigaciones realizadas anteriormente, que de una forma u otra se relacionan con el objeto de estudio de la presente investigación resaltamos las siguientes:

**Incidencia socioeconómico del Comercio de la gasolina Venezolana en el Municipio de Maicao<sup>15</sup>**, la cual fue realizada por HERNÁNDEZ URIANA ROBERTINA en el año 2003 como ejercicio Académico, la población objeto de estudio fueron los comercializadores de gasolina venezolana en el municipio de Maicao la cual ascendía a 611 persona, el tipo de muestreo utilizado fue el probabilística, obteniendo una muestra de 116, el objetivo general de la investigación era identificar el impacto socioeconómico que produce la comercialización de combustible venezolano en el municipio de Maicao los resultados y conclusiones a las que llegaron son las siguientes:

- En el municipio de Maicao, subsisten más de dos mil familias con este comercio, generando un empleo directo, es decir, son aquellas personas que viven constantemente de la comercialización de los combustibles venezolanos; y los empleos directos se generan cuando este combustible es transportado a otros sectores del departamento.
- En esta localidad, se venden más de treinta mil (30.000) galones de combustibles diarios para el resto del departamento, contribuyendo así al cobro de impuestos por la sobre tasa de cada galón vendido. Con el impuesto de la sobre tasa por la venta de gasolina y ACPM produce un desarrollo económico y social del municipio.
- Se observó la gran importancia que posee el comercio de combustible del vecino país en el desarrollo comercial de Maicao, el transporte público y particular, de ahí depende su economía y comercialización en el municipio de Maicao.
- La comercialización de estos combustibles ha tenido tanta relevancia que al inicio este se expendía en latas y los surtidores solo expendían combustibles

---

<sup>15</sup>HERNÁNDEZ, URIANA ROBERTINA. *Biblioteca Universidad de la Guajira Extensión Maicao*. 2003.

colombianos, hoy día a las estaciones de servicios les ha tocado involucrarse en el negocio de los combustibles venezolano.

Entre otros de los trabajos de investigación que se encontraron, esta el del **Impacto de la aplicación de las normas tributarias en el sector de los combustibles en el Departamento de la Guajira**<sup>16</sup>, realizado por ROBLES PÍNTO JAIMES en el año 2005, la población objeto de estudio fueron los distribuidores y comercializadores de combustibles en la zona fronteriza de La Guajira, el tipo de muestreo utilizado fue el probabilística de la que se obtuvo una muestra de 50 comerciantes de combustibles, el objetivo general era Evaluar el impacto en la aplicación del régimen especial que rige en el sector de los combustibles, del Departamento de La Guajira, en el periodo comprendido desde el año 1995 hasta el 2005. Los resultados obtenidos fueran los siguientes:

- El combustible ofrecido en los departamentos fronterizos con Venezuela, tales como La Guajira, Norte de Santander y Arauca, proviene en su mayoría del vecino país, siendo escasa la oferta del combustible colombiano. Esta oferta, es alimentada por una parte por el combustible que es importado legalmente, escaso por lo demás, y por otra, por el combustible ofrecido por las estaciones nacionales e internacionales venezolanas con asiento en los municipios aledaños a la zona fronteriza. Una parte de esta oferta, es demandada para el uso propio de los vehículos que adquieren el combustible y transitan en territorio nacional, la cual entra legalmente al país, no perteneciendo por ello al combustible que entra al país de contrabando. Otra parte de la misma, es adquirida con fines de comercialización en el territorio Colombiano, sin cancelar los impuestos establecidos para la importación y consumo de combustibles en el país. La gasolina que ingresa al país bajo esta modalidad, constituye el

---

<sup>16</sup>ROBLES PÍNTO JAIMES, *Biblioteca Universidad de la Guajira Extensión Maicao*. 2005.

contrabando de combustible, independientemente del volumen que ingrese en cada ocasión.

- La única razón que incentiva la existencia del contrabando de combustibles por la frontera con Venezuela, es la existencia de un mercado diferencial de precios entre los dos países, que permite que el negocio tenga excelente rentabilidad, al punto que siga siendo rentable incluso al interior del país, aun cuando es necesario pasar por un número considerado de controles policivos y fiscales en las carreteras que lo comunican con la frontera con el vecino país. Mientras el diferencial de precios mantenga los elevados márgenes de utilidad que ha tenido en los últimos años, incrementado en el año anterior con la liberación de precios de combustible en Colombia, el contrabando de combustible subsistirá en la zona fronteriza del Departamento de La Guajira.
- Una salida a este problema, sería la de ofrecer condiciones llamativas para todos los agentes que comercializan combustibles venezolanos en el departamento de La Guajira y en la zona fronteriza en general, que permitiera que todos se sometan a las mismas reglas de juego en el mercado. En primer lugar, el legislador tendría que revisar las normas vigentes y unificarlas en una sola. Esta revisión debe abarcar el análisis de la aplicación de verdaderas exenciones tributarias para las zonas de fronteras, pues si los costos de importación llevan a que los productos se ofrezcan al público a los mismos precios que en el interior, este será suficiente incentivo para que el contrabando subsista en la zona.
- A la par con el punto anterior, el Estado debe asegurar un verdadero control sobre el contrabando, no disminuyéndolo, sino acabándolo y ello se lograría tratando de reducir el diferencial de precios, igualando las condiciones de calidad para la importación, la producción y el uso de combustibles exigidas para el resto del país.

Otro de los estudios encontrados a lo largo de esta investigación es el siguiente: **La oferta de combustible Venezolano en la frontera con Colombia; una**

**aproximación a su cuantificación**<sup>17</sup>. Realizado por la Unidad de Planeación Minero Energética UPME, en asocio con Alpha y Omega Mercadeo Ltda. Santa fe de Bogotá, Febrero de 2000, este estudio tiene como objetivo cuantificar el volumen de combustible Venezolano consumido tanto en los departamentos fronterizos del país como en el resto de la nación, los resultados obtenidos para dicha investigación se presentan a continuación:

- El combustible ofrecido en los departamentos fronterizos con Venezuela tales como: La Guajira, Norte de Santander y Arauca, proviene en su mayoría del vecino país, siendo escasa la oferta de combustible Colombiano. Esta oferta es alimentada, en parte por el combustible que es importado legalmente, escaso por lo demás, y por otra por el combustible ofrecido en las estaciones de servicios nacionales e internacionales venezolanas con asiento en los municipios aledaños a la zona de frontera. Una parte de esta oferta es demandada para el uso propio de los vehículos que adquieren el combustible y transitan en el territorio nacional, la cual entra legalmente al país, no perteneciendo por ello al combustible que entra al país de contrabando. Otra parte de ellos es la adquirida con fines de comercialización en territorio Colombiano, sin cancelar los impuestos correspondientes para la comercialización y consumo de combustibles en el país. La gasolina que entra al país bajo esa modalidad, constituye el contrabando de combustible, independientemente del volumen que ingrese en cada ocasión.
- Para estimar el volumen total de la oferta de barriles diarios de combustible en los departamentos fronterizos, específicamente gasolina corriente y ACPM, se consideran tres fuentes de suministro, el primero de ellos son las estaciones Venezolanas de servicio nacionales e Internacionales, ubicadas en los

---

<sup>17</sup>Departamento Nacional de Planeación. Dirección de estudios económicos. MORENO, Hernando. Junio de 2001. Recuperado de: <http://www.dnp.gov.co/PortalWeb>. Consultado el día 12 de junio de 2010.

municipios aledaños a la zona de frontera de las cuales se pudo establecer la oferta hacia Colombia.

- La segunda fuente de oferta está constituida por las importaciones legales de combustible de Venezuela, utilizando como fuente de información, las estadísticas de la DIAN.
- La tercera fuente de información corresponde a la oferta de combustible por parte de los mayoristas debidamente establecidos en Colombia, tomando las estadísticas publicadas por Ecopetrol.
- El volumen de gasolina proviene de Venezuela y entra al país por los departamentos fronterizos, es realmente considerable, alcanzando los 10.460 barriles diarios, que sobrepasan los 337 BDC vendidos por los mayoristas en los departamentos de la Guajira y Norte de Santander.

**1.6. 2. Bases teóricas.** En la presente investigación se busca realizar una Caracterización Económica del Mercado de Combustible en el Municipio de Maicao La Guajira, dentro de este marco, se expondrán diferentes teorías y conceptos con los que se busca articular su fundamentación conceptual con la investigación objeto de estudio.

Entre las teorías que se exponen a continuación; encontramos en primer lugar "*Teoría de la Utilización Progresiva*" es una teoría socio-económica creada en 1959 por el Filósofo IndúPrabhatRanjanSarkar (1921-1990). En la cual señala una filosofía que sintetiza las dimensiones físicas, mentales y espirituales de la naturaleza humana, describe una alternativa a los paradigmas socio-económicos capitalista y comunista. Se basa mucho en las ideas orientales del neo humanismo y aboga por un sistema económico enfocado en las cooperativas<sup>18</sup>. En segundo lugar, la teoría neoclásica aplicada a las organizaciones, analiza los supuestos de

---

<sup>18</sup> CASTILLO SANDOVAL, Darío. Políticas Públicas y promoción de la asociatividad rural cooperativa en América Latina - Pontificia Universidad Javeriana – Bogotá DC – Colombia. Recuperado de:[http://www.fidamerica.org/admin/docdescargas/centrodoc/centrodoc\\_1445.pdf](http://www.fidamerica.org/admin/docdescargas/centrodoc/centrodoc_1445.pdf) el día 10 de junio de 2010.

racionalidad de los agentes, el objetivo de la empresa es maximizar el beneficio a través de la minimización de costos. De hecho, la misma definición de empresa, entendida esta como *“una unidad de producción privada básica en una economía. Contrata trabajo y compra otros factores con el fin de hacer y vender mercancías”*, muestra cierta simplicidad en la acepción del concepto<sup>19</sup>. En tercer lugar, el enfoque de la teoría neo institucionalista, los agentes generan organizaciones para lograr la maximización de sus beneficios y utilidades, a sabiendas que de manera individual es más difícil lograrlo. Con la ayuda de las organizaciones, los individuos pretenden tener mayor capacidad para enfrentar las restricciones institucionales, tecnológicas y presupuestarias que obstaculizan el desarrollo individual.

Por último, reseñamos el trabajo de Coase, el *“cual afirma que las organizaciones, también se originan a partir de la necesidad de reducir los costos de transacción, para repartir los costos asociados a la gestión del intercambio y el desarrollo de economías de escala”*.<sup>20</sup>

La perspectiva de Coase en suma evidencia la interrelación entre las dimensiones sociales y económicas que garanticen el desarrollo individual del ser humano.

La asociatividad la entendemos, con Rosales, como *«un mecanismo de cooperación entre empresas pequeñas y medianas, en donde cada empresa participante, manteniendo su independencia jurídica y autonomía gerencial, decide voluntariamente colaborar en un esfuerzo conjunto con los demás para la búsqueda de un objetivo común»*. Como lo dice el autor, esta estrategia colectiva

---

<sup>19</sup> CHURNSIDE, Roger. Experiencias Cooperativas: Categorías y Ejemplos. Escuela de administración pública, Universidad de Costa Rica (UCR) 2003. Recuperado de: [http://www.unircoop.org/unircoop/files/revue/Release/ArticleCostaRicavf\\_8\\_\(1\).pdf](http://www.unircoop.org/unircoop/files/revue/Release/ArticleCostaRicavf_8_(1).pdf) el día 8 de junio de 2010.

<sup>20</sup> Citado en: Ayala 2000: 292. Recuperado de: CHURNSIDE, Roger. Experiencias Cooperativas: Categorías y Ejemplos. Escuela de administración pública, Universidad de Costa Rica (UCR) 2003. Recuperado De: [http://www.unircoop.org/unircoop/files/revue/Release/ArticleCostaRicavf\\_8\\_\(1\).pdf](http://www.unircoop.org/unircoop/files/revue/Release/ArticleCostaRicavf_8_(1).pdf)

se ha ido constituyendo en un requisito básico para la sobrevivencia de las Pymes, así como en una posibilidad de desarrollar ventajas competitivas<sup>21</sup>.

Adicionalmente un estudio de *Democracy and Governance*, titulado Teoría de la acción colectiva: sociedad civil y movimientos sociales en las nuevas formas de gobernabilidad en Latinoamérica insiste en la importancia de los ámbitos micro y macro del desarrollo social, sin embargo, sostiene el informe que la asociatividad y la confianza entre los individuos en una sociedad, como condiciones del capital social están disminuyendo debido en parte a la "destrucción creativa" de los procesos de modernización e indican que están en proceso de transformación.

La definición que proporciona el documento sobre cooperativas, consiste, en una *“regulación para superar ciertos desequilibrios transitorios: los del hombre envuelto en el rompimiento de la avenencia en la satisfacción de sus necesidades económicas; los de la sociedad envuelta en el proceso funcional de adaptación y fluidez productora de su matriz social global”<sup>22</sup>*.

En otras palabras, las características de organizaciones cooperativas son realizaciones de ciertas posibilidades del espacio social que efectúan los miembros de otros tipos de organizaciones, movidos por su descontento con desórdenes, contradicciones, daños y necesidades resultantes que se genera en las segundas.

### **1.6.3. Marco conceptual**

---

<sup>21</sup>PALLARES VILLEGAS, ZOILO. La asociatividad empresarial: Una respuesta de los pequeños productores a la internacionalización de las economías. Recuperado de: <http://www.ucentral.edu.co/pregrado/cienciaseconomicas/economia/anexos/La%20asociativ> el día 4 de junio de 2010.

<sup>22</sup> VARGAS, José. Teoría de la acción colectiva: sociedad civil y movimientos sociales en las nuevas formas de gobernabilidad en Latinoamérica. Recuperado de: <http://www.comminit.com/en/no>. el día 1o de junio de 2010.

- **ACPM:** (Aceite Combustible Para Motor). Es utilizado para vehículos con motores tipo Diesel.
- **AYATAWUACOOOP:** Cooperativa Wayuu autorizada para la comercialización de grandes volúmenes de combustibles venezolano en el departamento de la Guajira.
- **COMUNIDAD WAYUU:** Aborígen de la región fronteriza con doble nacionalidad.
- **CRUDO:** Mezcla de hidrocarburos que existe en fase líquida en reservorio bajo tierra y que permanece a presión atmosférica después de ser recuperado del pozo.
- **DIAN:** (Dirección de Impuesto y Aduanas Nacionales). Unidad administrativa especial de orden nacional, de carácter eminentemente técnico y especializado, con autonomía administrativa y presupuestal, adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
- **ECOPETROL:** (Empresa Colombiana de Petróleo) Es la encargada de administrar y despachar los combustibles a nivel nacional.
- **E.D.S:** Estaciones de servicio donde se abastecen de combustible todo tipo de vehículo que funcionen con GASOLINA o ACPM.
- **GAS NATURAL:** Es una fuente de energía no renovable, formada por una mezcla de gases ligeros que se encuentra frecuentemente en yacimientos de Petróleo.
- **GASOLINA:** Mezcla de hidrocarburos derivados del petróleo que se utiliza como combustible en motores de combustión interna con encendido a chispa.
- **GASOLINA ECOLÓGICA:** Tiene como base el etanol, sustancia proveniente de la caña de azúcar.
- **OCTANAJE:** Es la medida de la tendencia de la gasolina a la *detonación* (sonido metálico que percibimos acompañado de

recalentamiento, pérdida de potencia). Nos sirve el octanaje para *clasificar* las gasolinas. Para medirlo se usa un motor de dimensiones especificadas, monocilíndrico, en el que se puede variar su relación de compresión. La escala empleada para la medida del octanaje es totalmente arbitraria pero con dos punto de referencia: Comportamiento del hepteno: índice 0, Comportamiento del iso-octano: índice 100.

- **SOBRETASA A LA GASOLINA:** Impuesto que deben de pagar por el consumo de combustible el porcentaje y destinación lo establece la administración local.
- **UNIDADES ESPECIALES DE DESARROLLO FRONTERIZO:** Entendiéndose como *“aquellos municipios, corregimientos especiales y áreas metropolitanas pertenecientes a las Zonas de Frontera, en los que se hacen indispensable crear condiciones especiales para el desarrollo económico y social mediante la facilitación de la integración con las comunidades fronterizas de los países vecinos, el establecimiento de actividades productivas, el intercambio de bienes y servicios, y la libre circulación de personas y vehículos”*, según lo establece la Ley 191 en su Artículo 4.
- **UPME:** (Unidad De Planeación Minero Energético). Entidad administrativa especial de orden nacional de carácter técnico adscrito al Ministerio de Minas y Energías.
- **ZONAS DE FRONTERA:** Entiéndase como *“aquellos municipios, territorios indígenas y corregimientos especiales de los departamentos fronterizos, colindantes con los límites de la república de Colombia, y aquellos en cuyas actividades económicas y sociales se advierte la influencia directa del fenómeno fronterizo”*, según lo establece la misma Ley 191 en su Artículo 4.
- **ZONAS DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA:** Son *“aquellas áreas de los departamentos fronterizos cuyas características geográficas, ambientales, culturales y/o socioeconómicas aconsejen la planeación y la acción conjunta de autoridades fronterizas, en las que de común acuerdo con el país vecino, se*

*adelantarán las acciones, que convengan para promover su desarrollo y fortalecer el intercambio bilateral e internacional”, según lo establece la Ley 191 en su artículo 4.*

## **1.7. MARCO METODOLÓGICO**

**1.7.1. Tipo de estudio.** Según Méndez, C. 1997. *"El tipo de estudio descriptivo identifica características del universo de investigación, señala las formas de conductas y actitudes del universo investigado, establece comportamientos concretos y descubre y comprueba la asociación entre variables de investigación."* Este estudio es de tipo Descriptivo porque busca indagar la incidencia de la unidad de análisis en el municipio de Maicao. El paradigma que se utilizará en esta investigación es el Cuantitativo y Empírico Analítico.

### **1.7. 2. Recolección de fuentes de información**

**1.7.2.1. Fuentes primarias.** Las fuentes de información primarias del estudio, serán realizadas por medio de encuestas a los comerciantes minoristas y mayoristas del Municipio de Maicao.

**1.7.2.2 Fuentes secundarias.** Las fuentes de información secundaria que se emplearon fueron: estudios realizados por la comisión económica para América latina y el Caribe (CEPAL), en asocio con naciones unidas, páginas Web con noticias relacionadas con el tema objeto de la investigación, la DIAN, Alcaldía

Municipal de Maicao, Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Minas y Energía, entre otras entidades.

**1.7.2.3 Técnicas de recolección de información.** Para el análisis de este proyecto se realizarán:

**Encuestas:** las cuales serán aplicadas a los comerciantes mayoristas y minoristas de combustible en el Municipio de Maicao.

**Entrevistas:** a los representantes de las cooperativas que manejan los cupos de combustibles asignados por el gobierno nacional, los gerentes de las plantas de almacenamiento de combustible autorizadas por ECOPELROL.

**Análisis de documentos:** se tendrán los datos suministrados, por las diferentes autoridades competentes mencionadas anteriormente.

**1.7.2.4. Población.** Según **Méndez, C.** "*población es el número de personas a las cuales se les puede solicitar información, esta depende tanto de los objetivos y alcance de estudios como de las características de las personas que la pueden suministrar*".

De acuerdo a esta definición la población objeto de estudio de la presente investigación son los comercializadores de combustibles en la zona urbana del municipio de Maicao. En esta investigación se cuenta con características que dividen la población en dos grupos; los comercializadores mayoristas y los minoristas.

El grupo de los comercializadores mayoristas inscritos en la Cámara de Comercio de la Guajira consta de 25 empresas; mientras que el grupo de comercializadores minoristas no está determinado debido a la informalidad de su actividad por lo que no se cuenta con una cifra exacta, es por ello que se realizó un censo de estos

comercializadores y se logro establecer que el grupo de comercializadores minoristas en la cabecera municipal ascienden aproximadamente a 202.

**1.7.2.5. Muestra.** Según **Bernal**, Muestra "*Es la parte de la población que se selecciona y de la cual realmente se obtiene la información para el desarrollo del estudio y sobre la cual se efectuara la medición y la observación de las variables objeto de estudio*".

Para el grupo de los comercializadores formales por ser una población pequeña se tomara como muestra el total de la población que equivale a veinticinco(25).

Para el grupo de comercializadores informales se aplicara el método aleatorio simple para población finita. (50)

La formula para la obtención de la muestra es:

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot P \cdot Q}{N \cdot E^2 + Z^2 \cdot P \cdot Q}$$

Donde:

n = Es el tamaño de La muestra que se calculará

N = Población objeto de estudio 202

Z = Coeficiente de confianza 90%

E = Coeficiente de error 10%

P = Grado de posibilidad 0.50

Q = Grado de no posibilidad

$$n = \frac{(202)(1.64)^2 \times (0.5)(0.5)}{(202)(0.1)^2 + (1.64)^2(0.5)(0.5)}$$

$$n = 50$$

De esto se concluye que la muestra para la recolección de datos para el estudio es de 50 comercializadores minoristas de combustible en la zona urbana del municipio de Maicao.

## **2. CARACTERIZACIÓN DEL MUNICIPIO DE MAICAO**

### **2.1 RESEÑA HISTÓRICA.**

Maicao fue fundado el 27 de junio de 1927, por el Coronel Rodolfo Morales y Tomás Cúvelo Iguaran, quienes pertenecían al personal destacado allí por el Resguardo de Rentas del Magdalena. Maicao es un municipio de Colombia, en el departamento de La Guajira. Su cabecera municipal se encuentra en las coordenadas Coordenadas: 11°20'N 72°20'O, a 76 Km al oriente de la capital departamental Riohacha, en la península de la Guajira en lo que se conoce como la zona de transición entre la Alta y la Baja Guajira y en límites con Venezuela. Fue declarado puerto libre en 1936. El origen de su nombre viene de la palabra en lengua Wayuu (maiko-u) que significa tierra de maíz. Su territorio por lo general es plano y seco, bañado temporalmente, de acuerdo con los periodos de lluvia, por las aguas de pequeños arroyos y corrientes de menor caudal.<sup>23</sup>

### **2.2. LOCALIZACIÓN, TAMAÑO Y DIVISIÓN POLÍTICO- ADMINISTRATIVA**

---

<sup>23</sup>ACADEMIC. Recuperado de: <http://www.esacademic.com/dic.nsf/eswiki/762242> Consultado el día: 12 de septiembre de 2010.

El Municipio de Maicao, se encuentra localizado en el departamento de La Guajira al extremo norte del país y de la llanura del Caribe, en la parte más septentrional de América del sur; localizado a una altura de aproximadamente 52 mts sobre el nivel del mar, su cabecera municipal limita con los siguientes vecinos: Norte con los Municipios de Uribía y Manaure, Oriente con la República de Venezuela, sur y el Occidente con el Municipio de Albania.

La Extensión total del territorio Municipal es de 1.825 Km<sup>2</sup>. La Extensión urbana de 8 Km<sup>2</sup> y la rural de 6 Km<sup>2</sup>. Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar):50. La Temperatura media:30°C. La Distancia a la capital del departamento 76 Km de Riohacha.<sup>24</sup>

## **2.3. DEMOGRAFÍA**

**2.3.1. Población.**Según las proyecciones municipales de población para el año 2009 del Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, el municipio cuenta con una población en 2009 de 138.497 habitantes. Si comparamos los datos de Maicao con los del resto del departamento de La Guajira, podemos deducir que ocupa el puesto 2 de los 15 municipios que hay en el departamento y representa un 17,5% de la población total de éste. A nivel nacional, Maicao ocupa el puesto 38 de los 1.119 municipios que hay en Colombia y representa un 0,003077% de la población total del país.

En el área rural del municipio, se observan zonas poco pobladas; tal situación puede explicarse por las condiciones áridas y semiáridas que caracterizan el territorio. En estas áreas la población dominante es la indígena; sus asentamientos están supeditados a la presencia del agua y pastos que les permite

---

<sup>24</sup>ALCALDIA MUNICIPAL DE MAICAO. Recuperado de:  
<http://maicao-laguajira.gov.co/nuestromunicipio.sht> Consultado el día: 12 de septiembre de 2010.

el desarrollo de sus actividades agrícolas y pastoriles de subsistencia. Del total poblacional, el 49.1% son hombres, mientras que el 50.86% son mujeres.<sup>25</sup>

**2.3.2 Composición étnica.** Según los resultados arrojados por el censo de 2005 el 39,49% de la población del municipio de Maicao es indígena, el 16,79% se considera afro-colombiano, mientras que la población restante 43,72% no pertenece a algún grupo étnico. Cabe resaltar también la presencia de grupos minoritarios como la comunidad árabe, los cuales representan una riqueza cultural y comercial muy importante, siendo el municipio de Maicao el principal centro de establecimiento árabe del país. Los árabes llamados erróneamente “turcos”, son procedentes de Siria, Líbano, Palestina y Jordania y se integraron a las sociedades colombianas dejando huella cultural de su presencia en elementos que se confunden con la cultura local (expresiones, alimentos, arquitectura, religiosidad, etc.). No han encontrado dificultad de integrarse a la cultura nacional de Colombia. Hoy por hoy, como en la isla de San Andrés, o como en Mitú, la capital del Vaupés, en Maicao hay una sociedad multilingüe en donde la lengua castellana convive con el árabe de los comerciantes y con el Wayuunaiki de los nativos.

## **2.4 CONDICIONES DE LAS VIVIENDAS.**

De acuerdo con los resultados arrojados por el DANE en el censo de 2005, en el municipio de Maicao, el 48.05% de la población vive en casa o vivienda, mientras que el 26.89% habitan o poseen vivienda indígena, así como el 13.8% vive en apartamentos y el 11.70% viven en cuartos. De otra parte, la principal modalidad de tenencia es la vivienda propia 56.6%, mientras que el 28.5% de la población vive en arriendo o subarriendo.

---

<sup>25</sup> CORPOGUAJIRA. Recuperado de: [www.siac.gov.co/...Portal/DOC.../180610\\_Est\\_sue\\_Guajiira\\_Gene\\_2009.pdf](http://www.siac.gov.co/...Portal/DOC.../180610_Est_sue_Guajiira_Gene_2009.pdf). Consultado el día 3 de septiembre.

En cuanto al material de los pisos de las viviendas del municipio de Maicao, el 52.35% es de cemento, el 34.58% de tierra y el 12.27% poseen baldosas. Por su parte, el 64.7% de las viviendas del municipio se encuentran construidas en bloques, el 18.45% en tapia pisada y el 0.79% en guadua y el 0.054 en zinc o cartón. El municipio de Maicao cuenta con un total de 16.997 viviendas.

**2.4.1 Servicios públicos.** El Municipio de Maicao, presenta serias deficiencias en el cubrimiento de los servicios públicos domiciliarios, lo que hace difícil para las empresas modernas instalarse en su territorio y por ende, lento el proceso de desarrollo.

**2.4.1.1 Acueducto y alcantarillado.** La cobertura de agua potable en el municipio de Maicao es del 48%, muy por debajo del promedio nacional que es del 88.3%<sup>26</sup>. “El agua potable es vital”, la región presenta un clima de sequía durante casi todo el año, lo cual tiene incidencia en la presencia de enfermedades asociadas con la falta de este servicio, afectando especialmente a la comunidad indígena. En el caso del alcantarillado sanitario la cobertura del municipio es del 32% muy inferior a la cobertura nacional que alcanza el 73.9%.

**2.4.1.2 Energía eléctrica.** Analizando las cifras del servicio de energía eléctrica para el municipio de Maicao, se evidencia que en los últimos años el número de usuarios ha presentado una tendencia al alza, con un 71% de cobertura. El sector residencial presenta una participación promedio de 92.1% del total de usuarios. El estrato 2 es el que registra la mayor participación sobre el total residencial con el 51,2%, seguido del estrato 1 (32.8%) y el estrato 3 (15.1%)<sup>27</sup>.

---

<sup>26</sup>Departamento Administrativo Nacional de estadística. Censo 2005. Recuperado de: [http://www.dane.gov.co/daneweb\\_V09/index.php?optio](http://www.dane.gov.co/daneweb_V09/index.php?optio). Consultado el día 22 de julio de 2010.

<sup>27</sup>Superintendencia de servicios públicos, Sistema Único de Información de Servicios Públicos S.U.I recuperado de: [http://reportes.sui.gov.co/reportes/SUI\\_ReporteAcueducto.htm](http://reportes.sui.gov.co/reportes/SUI_ReporteAcueducto.htm), el día 5 de julio de 2010.

**2.4.1.3 Gas natural y Telefonía pública.** En otros servicios públicos como gas natural y la telefonía pública, las coberturas son muy bajas. En el caso del gas natural, el censo de 2005 muestra que este servicio sólo llega al 39,17% de las viviendas. De otra parte, sólo el 25% de las viviendas tienen conexión a teléfono, una de las coberturas más baja de todos los departamentos de la región Caribe colombiana. Cabe resaltar que la expansión del servicio de gas y teléfono va de la mano de la de otros servicios como acueducto, energía y alcantarillado, cuya cobertura también es baja si se compara con el resto del país. Las cifras anteriores muestran entonces que aunque se ha hecho un esfuerzo importante para aumentar el número de usuarios de los distintos servicios públicos, las tasas de cobertura aún son muy bajas. De los habitantes del departamento de La Guajira, 64% tienen necesidades básicas insatisfechas, y el municipio de Maicao, cuenta con un 68.28% de su población en esa situación. Según el Estudio de Miseria en Colombia, del Departamento Nacional de Planeación, la mayoría de los municipios del departamento de La Guajira enfrentan una crisis en el área de Saneamiento Ambiental, especialmente en materia del manejo de residuos sólidos urbanos. Actualmente, son botaderos a cielo abierto, con una prestación del servicio deficiente en cuanto a calidad y cobertura. Todo esto enmarcado en una debilidad administrativa de los entes territoriales locales para dar continuidad y sostenibilidad a las iniciativas planteadas.

## **2.5. ECONOMÍA**

Maicao es una zona de régimen aduanero especial y su principal actividad económica está relacionada con el comercio, es conocida como la vitrina comercial de Colombia; es un puente entre Colombia y Venezuela, también cuenta con una fuerte presencia árabe, la cual fue esencial para el desarrollo comercial. *En un acuerdo tácito, el mercado se dividió entre los guajiros, que se encargaron de los licores y los cigarrillos, los comerciantes del interior del país, que monopolizaron las cacharrerías y los abarrotes, y los árabes, que se concentraron*

*en las telas, los electrodomésticos, los perfumes, y los artículos suntuarios y decorativos*<sup>28</sup>.

Los años de la violencia trajeron muchos inmigrantes de toda Colombia a estas tierras. Y de la vecina Venezuela llegaron en los años cincuenta refugiados de la dictadura de Pérez Jiménez. Nuestro propio período de gobierno militar, el de Gustavo Rojas Pinilla, entre 1953 y 1957, es bien recordado. La Guajira pasó a ser entonces una intendencia, a la que se anexaron municipios que antes eran del Magdalena, como Fonseca y Villanueva.

Por muchos años fue centro de importación de productos de diferentes países, aunque el flujo de mercancías diferente al colombo-venezolano ha disminuido por tener actualmente múltiples vías de entrada a Colombia, por lo cual hoy la ciudad se ha especializado en el intercambio con el vecino país. Maicao es por naturaleza un municipio que no tiene mar y es puerto libre, no tiene refinería y vende gasolina a toda la costa Caribe, no produce sal; sin embargo es el mayor distribuidor, no hace electrodomésticos y es el mayor vendedor de aires acondicionados, neveras, equipos de sonidos; no tiene árboles y es el mayor comercializador de maderas del departamento, no siembran arroz y es el mayor vendedor de la región, llegando a abastecer incluso al Tolima y otros departamentos del interior del país, no tiene río y es donde se vende más agua potable, en suma Maicao es el municipio receptor de bienes para la comercialización en el departamento de la Guajira.

---

<sup>28</sup>ROSSELLI COOK, Diego Andrés MD. Los Vaivenes de Maicao.  
Neurólogo e historiador Recuperado de: <http://encolombia.com/medicina/materialdeconsulta/Tensiometr>  
Consultado el día: 12 de septiembre de 2010.

## **2.6. EL EMPLEO.**

El trabajo, ocupación u oficio, por lo cual las personas que lo desempeñan reciben una remuneración. Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), la población en edad de trabajar está comprendida por las personas de 12 años y más en la zona urbana y de 10 años y más en la zona rural, quienes a su vez se dividen en población económicamente activa y población económicamente inactiva.

La población económicamente activa (PEA) es la fuerza laboral del país y está conformada por las personas en edad de trabajar, que trabajan o están buscando empleo y la población económicamente inactiva (PEI) son todas aquellas personas en edad de trabajar que no participan en la producción de bienes y servicios porque no necesitan, no pueden o no están interesadas en tener una actividad remunerada. A este grupo pertenecen estudiantes, amas de casas, pensionados, jubilados, rentistas, inválidos, personas que no les llama la atención o creen que no vale la pena trabajar.

**2.6.1. Subempleo.** Según el DANE, está constituido por aquellas personas que desean trabajar más horas ya sea en su empleo principal o secundario y tienen una jornada inferior a 48 horas semanales y aquellas personas con condiciones de empleo inadecuadas, ya sea por competencia o ingresos.

**2.6.2. El Desempleo.** Son las personas que no están ocupadas pero que están buscando trabajo activamente o están esperando volver a trabajar. Para que una persona se considere desempleada, debe declarar que ha hecho un esfuerzo concreto, para encontrar un empleo.

**2.6.2.1 Efectos del desempleo.** Según Samuelson (2002, p. 575) el desempleo es un flagelo tanto económico como social; es un problema económico porque significa despilfarro de un valioso recurso pues cuando aumenta la tasa de desempleo, la economía desperdicia en realidad todos los bienes y servicios que podrían haber consumido los trabajadores desempleados. Y es un problema social porque causa enormes sufrimientos, ya que los trabajadores desempleados tienen que vivir con una renta menor puesto que el coste económico del desempleo son ciertamente altos, pero ninguna cifra monetaria puede reflejar perfectamente los efectos humanos y psicológicos de los largos periodos de persistente desempleo involuntario.

### **2.6.3. Tipos de desempleos**

**2.6.3.1 El desempleo friccional.** se debe al incesante movimiento de las personas entre las regiones, los puestos de trabajo o las diferentes fases del ciclo vital; aunque una economía tenga pleno empleo siempre habrá una rotación por los estudiantes, y algunas personas que buscan mejorar su empleo.

**2.6.3.2. El desempleo estructural.** Es una alteración entre la oferta y la demanda de trabajadores; pueden presentarse desajustes porque la demanda de un tipo de trabajo este en aumento y la de otro este descendiendo y las ofertas no se ajustan rápidamente a los cambios.

**2.6.3.3 El Desempleo Cíclico.** es cuando la demanda total de trabajo es baja; cuando disminuyen el gasto y la producción totales, el desempleo aumenta en casi todas partes.

Teniendo en cuenta el tipo de economía que se desarrolla en el municipio de Maicao y los tipos de desempleos existentes, se puede decir que en el sector prevalece el desempleo friccional por el constante devenir de personas

provenientes de otras regiones del país en busca de mejores oportunidades. Por el desplazamiento forzado a raíz de la violencia como consecuencia del conflicto interno; con la llegada de este sector poblacional y la caída del comercio en Maicao, han contribuido a que los índices de desempleo y subempleo aumenten en el municipio.

## **2.7. POBREZA Y CALIDAD DE VIDA.**

En esta sección se presentan algunos indicadores de pobreza y calidad de vida en el municipio de Maicao tales como el Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas. Estos indicadores muestran que, a pesar de contar con más de 20 años de bonanza comercial y minera, Maicao es uno de los municipios más pobres y con peores condiciones de vida del país.

**2.7.1 Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI).** Según el indicador de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), un hogar se considera pobre si presenta siquiera una de las siguientes características: vivienda con materiales inadecuados, vivienda con servicios públicos de acueducto y alcantarillado inadecuados, nivel de hacinamiento considerado como crítico, un nivel de dependencia económica alto, o cuando uno de sus niños entre 7 y 11 años no asiste a algún establecimiento escolar. Según el censo de 2005 realizado por el DANE, el 51. %<sup>29</sup> de la población del municipio de Maicao, se encuentra en situación de pobreza al registrar al menos una de esas características.

Gran parte de este alto nivel de NBI se debe a la problemática de la comunidad indígena, que a juicio de ésta se explica por la falta de institucionalidad, según lo establece el Plan de Desarrollo Departamental, 2008-2011: *“De manera general, la*

---

<sup>29</sup>DANE, Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas - NBI, por total, cabecera según municipio y nacional a diciembre 31 de 2008. Recuperado de: [http://www.dane.gov.co/daneweb\\_V09/index.php?option](http://www.dane.gov.co/daneweb_V09/index.php?option)  
Consultado el día 15 de julio de 2010.

*población indígena de La Guajira denuncia la ausencia del Estado para atender sus necesidades de salud, educación, agua potable, seguridad social, alimentación, atención a grupos vulnerables (niños y ancianos), vivienda y electrificación, demandando del departamento y de los municipios mejorar la atención de las instituciones existentes y plantear nuevos programas asistenciales que busquen la solución de la actual problemática. Este primer grupo corresponde a las necesidades básicas, vitales para su subsistencia y medio de vida, y a los derechos reconocidos en la Constitución Política de 1991 y en la legislación indígena. Lo anterior conlleva a concluir que las acciones de los gobiernos departamental y municipal para prestar servicios sociales y atender demandas específicas de calidad de vida para la población indígena, han sido ineficaces".* El municipio de Maicao ocupa el tercer lugar entre los municipios del departamento de la Guajira, con mayor porcentaje de población con NBI en primer lugar encontramos a Uribia, seguido de Manaure.

## **2.8. EDUCACIÓN**

Según información estadística obtenida del Ministerio de Educación Nacional, la tasa de cobertura bruta educativa (sin incluir Jardín ni Pre-jardín) ha presentado un comportamiento bastante significativo 2.9%, el Nivel educativo en jardín de 1.37%, el Nivel educativo de la Básica Primaria con un promedio de 5.41%, el nivel educativo Secundaria 4.44%, el Nivel educativo media académica clásica 10, 1.92%, el Nivel educativo media académica clásica 11%, el Nivel educativo Media Técnica 0.47%, el Nivel educativo Media Técnica 3.39%, Nivel educativo Normalista en promedio de 0.04%, el Nivel educativo Superior y Postgrado en 5.01%, Ninguna Educación 24.03%.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup>Recuperado de: [http://www.colombiastad.gov.co/index.php?option=com\\_colcifras&Itemid=58](http://www.colombiastad.gov.co/index.php?option=com_colcifras&Itemid=58). el día 20 de agosto de 2010.

La situación en materia de educación demanda tomar medidas estratégicas urgentes que permitan lograr mejoras sustanciales en el tema. La alcaldía de Maicao, con el apoyo de la Secretaría de Educación Departamental, tomó la decisión de incrementar el número de cupos que permiten la cobertura de la población en edad escolar. En efecto, el total de alumnos matriculados creció significativamente en la última década.

**2.8.1 Alfabetismo.** Según el censo 2005, el departamento de La Guajira presenta una tasa de alfabetismo de 63%(84,1% en la cabecera departamental y 38,4% en el resto), inferior al nivel nacional, el cual se ubica en 88,3%, y al de todos los otros departamentos de la Región Caribe. Los municipios con las más altas tasas de alfabetismo son Fonseca (90,3%), Hatonuevo (89,2%) y Urimita (88,3%). El municipio de Maicao presenta un 74.1% de alfabetismo, según datos del Dane. Por el contrario, los más bajos niveles de alfabetismo lo presentan Manaure (29,6%), Uribia (31,6%) y Dibulla (62,6%). Cabe resaltar que la mayor parte de la población que habita los últimos municipios mencionados es indígena.

### 3.MARCO LEGAL

El comercio de combustibles en la frontera con Venezuela, está ligado, a la normatividad relacionada con las exenciones especiales que tiene esta zona para su importación, las cuales se mueven alrededor de la Ley 191 de 1995, conocida como la Ley de Fronteras, y la reforma tributaria de 1998, contenida en la Ley 488 del mismo año. En este sentido, se presentarán los elementos más importantes de dichas leyes con relación a la importación y comercialización de combustibles en la frontera.

La Ley 191 de 1995 tuvo por objeto, según lo establece su artículo 1º, "... establecer un régimen especial para las Zonas de Frontera con el fin de promover y facilitar su desarrollo económico, social, científico tecnológico y cultural". Igualmente la ley estableció las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo – UEDF-, reglamentadas a través del decreto número 1814 de Octubre 26 de 1995<sup>31</sup>. De la misma forma, esta ley establece las Zonas de Integración Fronteriza. Bajo los anteriores preceptos, el artículo 19 de dicha ley, le da la potestad a los

---

<sup>31</sup>Las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo están conformadas por los siguientes municipios: La Guajira: Riohacha, Maicao, El Molino; Cesar: Valledupar, Manaure, Curumaní, Aguachica y Agustín Codazzi; Norte de Santander: Cúcuta, Los Patios, Villa del Rosario, San Cayetano, El Zulia, Puerto Santander, Ocaña y Pamplona; Arauca: Arauca y Arauquita.

Gobernadores donde se encuentran las UEDF, previo visto bueno del Ministerio de Minas, a que autoricen por concesión "... la distribución de combustibles dentro del territorio de las respectivas Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, por parte de las empresas nacionales o del país vecino que tenga como objeto principal dicha actividad, los combustibles de que trata el presente artículo deberán cumplir con las especificaciones de calidad establecidas por las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo por las autoridades competentes y estarán exoneradas del pago de aranceles", aclarando que "Las empresas distribuidoras sólo podrán operar estas instalaciones, bajo la condición, de estación de servicio minorista y no como planta de abasto mayorista, según reglamentación que oportunamente expedirá el Ministerio de Minas y Energía".

En 1998, el Congreso de la República sancionó la Ley 488, en cuyo artículo 100 autorizaba a los gobernadores a celebrar contratos de concesión con ECOPETROL, "*... que tengan por objeto la distribución de combustibles derivados del petróleo, importados del país vecino, para consumo en las Zonas de Fronteras y Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo que sean determinadas por Decreto expedido por el Gobierno Nacional*". Igualmente el artículo especificaba que "*Los combustibles de que trata el presente artículo deberán cumplir con las especificaciones de calidad establecidas por la autoridad competente y estarán exentas de aranceles e impuestos de importación, valor agregado IVA y el impuesto global a la gasolina*".

La interpretación de la forma como debería ser aplicado el Artículo 19 de la Ley 191, que establece concesiones a minoristas con exenciones tributarias solamente sobre los aranceles de importación, y el Artículo 100 de la Ley 488, que establece la posibilidad de firmar contratos de concesión con ECOPETROL como Gran Distribuidor (Mayorista), con exenciones tributarias sobre los impuestos de arancel, de importación, de IVA y de impuesto global a la gasolina, llevo a que la Dirección General de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, sacara el

Concepto General No. 67179 del 26 de julio de 1999, en el que aclaraba los alcances de los artículos de las leyes antes citadas.

En el año 2001, el Congreso de Colombia, expidió la Ley 681 del 9 de agosto de 2001, por la cual se modifica el régimen de concesiones de combustibles en las zonas de frontera y se establecen otras disposiciones en materia tributaria para combustibles, de igual forma modifica el artículo 19 de la Ley 191 de 1995 de la siguiente manera, "*Artículo 19. En los departamentos y municipios ubicados en zonas de frontera, previo visto bueno del Ministerio de Minas y Energía, ECOPETROL tendrá la función de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo. En desarrollo de esta función, ECOPETROL se encargará de la distribución de combustibles en los territorios determinados, bien sea importando combustibles del país vecino o atendiendo el suministro con combustibles producidos en Colombia. El volumen máximo a distribuir por parte de ECOPETROL en cada municipio, será el establecido por la Unidad de Planeación Minero Energética, UPME, ECOPETROL podrá ceder o contratar, total o parcialmente, con los distribuidores mayoristas reconocidos y registrados como tales por el Ministerio de Minas y Energía o con terceros previamente aprobados y registrados por el Ministerio de Minas y Energía la importación, transporte, almacenamiento, distribución o venta de los combustibles. La operación de ECOPETROL se hará en forma rentable y que garantice la recuperación de los costos en que incurra. Los contratos de transporte de combustibles que celebre ECOPETROL con distribuidores mayoristas, con distribuidores minoristas, o con terceros registrados y autorizados para tales efectos por el Ministerio de Minas y Energía deberán establecer de manera expresa la obligación de los distribuidores y los terceros, de entregar el combustible directamente en cada estación de servicio o en las instalaciones de los grandes consumidores ubicados en las zonas de frontera, atendiendo los cupos asignados a los mismos por la autoridad competente. Los combustibles líquidos derivados del petróleo distribuidos por ECOPETROL en las zonas de frontera, directamente o a través de las cesiones o*

*contrataciones que trata el inciso segundo de este artículo, estarán exentos de los impuestos de arancel, IVA e impuesto global”.*

*A continuación, relacionamos las principales leyes y decretos, que rigen el mercado de combustibles derivados del petróleo en Colombia.*

**Tabla 1. PRINCIPALES LEYES Y DECRETOS DEL MERCADO DE COMBUSTIBLES EN COLOMBIA.**

<b>Decreto/Ley</b>	<b>Descripción</b>	<b>Características</b>
Decreto 1056 de 1953.	Expide el Código de Petróleos. Modificado por la Ley 962 de 2005.	Este Código se refiere a las mezclas naturales de hidrocarburos que se encuentran en la tierra, ya sea el estado físico de aquéllas, y que componen el petróleo crudo, lo acompaña o se derivan de él.
Ley 39 DE 1987.	Distribución del petróleo y sus derivados.	Dicta disposiciones sobre la distribución del petróleo y sus derivados.
Ley 26 DE 1989.	Se adiciona a la Ley 39 de 1987 en relación con la distribución de combustibles.	Dicta disposiciones sobre la distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo.
Decreto 283 de 1990.	Almacenamiento, manejo, transporte, distribución de combustibles líquidos derivados del Petróleo y el transporte por carro tanques de Petróleo Crudo	Reglamenta el almacenamiento, manejo, transporte, distribución de combustibles líquidos derivados del Petróleo y el transporte por carro tanques de Petróleo Crudo.
Decreto 353 de 1991.	Modifica parcialmente el Decreto 283 de 1990.	Reglamenta la Ley 26 de 1989 y modifica parcialmente el Decreto 283 de 1990 a propósito de las Estaciones de Servicio.
Ley No. 105 de 1993.	Dicta disposiciones básicas sobre el transporte, y distribución de recursos.	Establece una sobretasa máxima del 20% al precio del combustible automotor, con destino exclusivo a un fondo de mantenimiento y construcción de vías.
Decreto 1521 de 1998.	Reglamenta el almacenamiento, el manejo, el transporte y la distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo.	Reglamenta el almacenamiento, el manejo, el transporte y la distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo, para estaciones de servicio.
Decreto 300 DE 1999.	Distribuidores y transportadores de combustibles blancos	Establece unas obligaciones para los distribuidores mayoristas, distribuidores minoristas y transportadores de combustibles

	derivados del Petróleo.	blancos derivados del Petróleo.
Decreto 2875 de 2001.	Modifica parcialmente el Decreto 2195 de 2001.	Establece otras disposiciones en materia de distribución de combustibles en Zona de Frontera.
Decreto 2970 de 2003.	Adiciona el artículo primero del Decreto 2875 de 2001.	Adiciona el artículo primero del Decreto 2875 de 2001 y establece otras disposiciones en materia de distribución de combustibles en Zona de Frontera.
Decreto 1505 de 2002.	Reglamenta parcialmente la Ley 681 de 2001.	Reglamenta parcialmente la Ley 681 de 2001 y establece otras disposiciones en materia de sobretasa a la gasolina y al ACPM.
Decreto 3563 de 2003.	Modifica los artículos 10º y 11º del Decreto 1503 de 2002.	Establece los deberes de los distribuidores mayoristas de combustible.
Decreto 92 DE 2003.	Modifica los artículos 4 y 7 del Decreto 2195, Modificado por el Decreto 2014.	Establece los volúmenes de combustibles vendidos a los estaciones de servicios.
Decreto 1980 de 2003.	Reglamenta distribución de combustibles en el Departamento de La Guajira.	Aplicará para los combustibles líquidos derivados del petróleo que se introduzcan desde Venezuela por sitios previamente establecidos por la DIAN.
Decreto 3353 de 2004	Distribución de combustibles en las Zonas de Frontera	Establece los volúmenes de combustibles líquidos derivados del petróleo a distribuir en los municipios ubicados en Zonas de Frontera
Decreto 4236 2004.	Modifica los Artículos 1, 2 y 5 del Decreto 2340.	Establece disposiciones sobre los combustibles líquidos derivados de los petróleos provenientes de la República Bolivariana de Venezuela.
Decreto 2340 de 2004.	Importación, almacenamiento y distribución de combustibles en las Zonas de Frontera del departamento Norte de Santander.	Reglamenta la importación, almacenamiento y distribución de combustibles provenientes de la República Bolivariana de Venezuela en las Zonas de Frontera del departamento Norte de Santander.
Decreto 4097 de 2004	Modifica el Artículo 4º del Decreto 2195 de 2001	Establece disposiciones sobre la distribución de combustibles en zonas de frontera.
Decreto 4335 de 2004.	Modifica el Decreto 1505 de 2002.	Modificaciones, derogaciones e inclusiones en el Decreto 1505 de 2002.
Decreto 4299 de 2005.	Reglamenta el artículo 61 de la Ley 812 de 2003 y se establecen otras disposiciones.	Establece los requisitos, obligaciones y el régimen sancionatorio, aplicables a los agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo, excepto GLP.
Decreto 386 de 2007.	Reglamenta el artículo 1º de la Ley 681 de 2001.	Señala que la distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo, comprende las actividades de importación, transporte, almacenamiento, distribución de los combustibles por parte de ECOPETROL S.A. en los municipios de Zonas de Frontera.

Fuente: Elaboración del autor.

### 3.1.PRINCIPALES NORMATIVAS ACERCA DEL MANEJO Y TRATAMIENTO DE LOS BIOCOMBUSTIBLES.

Luego de analizar lo pertinente a la reglamentación general del mercado de combustibles en Colombia, es relevante mencionar las principales leyes que regulan el mercado de biocombustibles, entre las cuales encontramos la Ley 639 de 2001, también conocida como la Ley de los alcoholes carburantes, por medio de la cual se crean estímulos para la producción, comercialización y consumo de estos, Dicha ley señala que las gasolinas que se utilicen en el país en los centros urbanos de más de 500.000 habitantes tendrán que contener componentes oxigenados tales como alcoholes carburantes, en la cantidad y calidad que establezca el Ministerio de Minas y Energía, de acuerdo con la reglamentación sobre control de emisiones derivadas del uso de estos combustibles y los requerimientos de saneamiento ambiental que establezca el Ministerio del Medio Ambiente para cada región del país. En la tabla 2 podemos observar las principales Leyes y Decretos en materia de alcoholes carburantes en Colombia.

**Tabla 2: PRINCIPALES LEYES Y DECRETOS DEL MERCADO DE BIOCOMBUSTIBLES EN COLOMBIA.**

<b>Decreto/Ley</b>	<b>Descripción</b>	<b>Características</b>
<b>Ley 693 de 2001</b>	Dicta normas sobre el uso de alcoholes carburantes, crea estímulos para producción, comercialización.	Establece que gasolinas que se utilicen en el país en los centros urbanos de más de 500.000 habitantes tendrán que contener componentes oxigenados tales como alcoholes carburantes, en la cantidad y calidad que establezca el Ministerio de Minas y Energía.
<b>Ley No 693 2001</b>	Usos de Alcoholes Carburantes	Normas sobre el uso de alcoholes carburantes, crea estímulos para su producción, comercialización y consumo.
<b>Ley No 939 2004</b>	Disposiciones a propósito de los biocombustibles	Crea las disposiciones para estimular la producción y comercialización de biocombustibles de origen vegetal o animal para uso en Motores diesel.
<b>Decreto 3862-2005</b>	Reglamenta la Ley 693 de 2001, del Alcohol Carburante.	Señala que para efectos fiscales la mezcla de gasolina motor con alcohol carburante, de que trata la Ley 693 de 2001, no se considera un proceso

		industrial o de producción.
<b>Decreto 2629-2007</b>	Establece Disposiciones sobre el uso de Biocombustibles	Contiene disposiciones para promover el uso de biocombustibles en el país así como medidas aplicables a los vehículos y demás artefactos a motor que utilicen combustibles para su funcionamiento.
<b>Decreto 3942-2007.</b>	Reglamenta la Ley 939 de 2004	Fija disposiciones para el uso de Biocombustibles.- Establece que para efectos fiscales las mezclas de diesel de origen fósil (ACPM) con los biocombustibles de origen vegetal o animal, para uso en motores diesel de que trata la Ley 939 2004, no se considerará como proceso industrial o de producción
<b>Reglamento R-180687-2</b>	Reglamento Técnico para la Producción, Acopio, Distribución y Venta de Alcoholes Carburantes	Contiene los requisitos técnicos y de seguridad para la producción, acopio, distribución y puntos de mezcla de los alcoholes carburantes, según lo dispuesto en la Ley 693 de 2001, para prevenir eventuales riesgos a los usuarios, disminuir las emisiones al medio ambiente, entre otros fines.

Fuente: Elaboración del autor.

### 3.2. MERCADO DE COMBUSTIBLES EN VENEZUELA.

*En Venezuela la distribución de combustibles, está a cargo de Petróleos de Venezuela S.A. –PDVSA-, esta cuenta con la filial de DELTAVEN, que se encarga de la venta de productos derivados de hidrocarburos a estaciones de servicio y particulares en zonas limítrofes con Colombia. Como operadores o plantas de suministro, se encuentran otras dos filiales: MARAVEN y CORPOVEN, estas últimas autorizadas para realizar exportaciones de combustibles a países que tengan frontera con Venezuela, aunque las estaciones SAFEC (estaciones de Servicio de Atención Fronterizo para el Expendio de Combustibles), denominadas estaciones internacionales, están autorizadas para realizar ventas para la exportación hasta 10,000 litros, que equivalen a 2,642 galones de combustible (medida americana)<sup>32</sup>.*

<sup>32</sup>MORENO GUERRERO, Hernando. La oferta de combustible de Venezuela en la frontera con Colombia: una aproximación a su cuantificación. Departamento Nacional de Planeación. Dirección de Estudios Económicos. Pág. 5

Por otra parte, como minoristas en Venezuela, se encuentran por una parte las estaciones nacionales, las cuales venden combustibles con precios subsidiados solamente a vehículos de su país, bajorestricciones según el número de placa en algunos municipios venezolanos fronterizos con Colombia, estando autorizados a expender en una sola venta hasta 200 litros (52.84 galones).

Por otra parte, están las estaciones SAFEC, las cuales expenden combustibles a precios internacionales, estando ubicadas a contados kilómetros de la frontera colombiana, bajo un esquema de distribución dirigido a vehículos con placas colombianas.

*De acuerdo a lo anterior, se pueden identificar diferentes formas de adquirir combustible en Venezuela para consumo en Colombia. La primera, a través de los operadores MARAVEN y CORPOVEN, que tiene sus plantas de abasto en Maracaibo (Estado del Zulia Venezuela) y el Vigía (Estado de Mérida). La segunda forma es la de comprar combustible en las estaciones nacionales de Venezuela, ya sea para el consumo propio, o para comercializarlo en territorio colombiano. La tercera, es la de adquirir el combustible en las estaciones SAFEC<sup>33</sup>.*

El uso final del combustible está ligada a la forma como es adquirido, lo mismo que el municipio donde se realiza su compra. Si se adquiere a un operador, el combustible es importado legalmente de Venezuela, y vendido legalmente en el país, cancelando los tributos correspondientes a la sobretasa a la gasolina. Entretanto, el combustible que es adquirido en las estaciones venezolanas nacionales,

---

<sup>33</sup>MORENO GUERRERO, Hernando. La oferta de combustible de Venezuela en la frontera con Colombia: una aproximación a su cuantificación. Departamento Nacional de Planeación. Dirección de Estudios Económicos. Pág. 5

parte de este es direccionada al autoconsumo de los vehículos que lo adquieren, y otra es destinada al expendio ilegal en el país.

Otra de las formas comunes es adquirir el combustible, de las estaciones SAFEC, donde el combustible es adquirido por los vehículos colombianos para autoconsumo, los cuales tienen libre acceso a territorio Venezolano en ciertos puntos de la frontera, el combustible comprado en estaciones SAFEC, es introducido a territorio colombiano y vendido posteriormente, de manera informal.

De la mano con la problemática del contrabando de combustibles en la frontera, está la gran dificultad del gobierno de Colombia para controlar los 2219 kilómetros de frontera. A lo largo de esta frontera, existen 5 pasos viales reconocidos como internacionales, presentándose en su orden punto fronterizo colombiano-punto fronterizo venezolano: Paraguachon-Guarero; Puerto Santander-Boca de Grita; Escobal-Ureña; La Parada-San Antonio y Arauca-el Amparo.

Además de estos puntos, se hallan diversos pasos fronterizos tanto viales como fluviales. Es importante resaltar que para entender a magnitud de la oferta de combustible venezolano en la zona de frontera es el elevado número de estaciones venezolanas a lo largo de la frontera, las cuales exceden la demanda potencial de combustible que existe en las regiones en las cuales se ubican.

Al observar la extensión de la frontera, el elevado número de pasos fronterizos carretables y/o fluviales, y el número de estaciones venezolanas, se establece que la dimensión de la oferta de combustible venezolano que es comercializado ilegalmente en el país, es de grandes dimensiones, y que su cuantificación directa, es decir por el lado de la demanda, es casi imposible, y que aún siendo más reducidas las fuentes de la oferta, la cuantificación de la misma tiene considerables dificultades, que son más complejas una vez se tiene en cuenta el cúmulo de intereses económicos que se mueven en el negocio, lo cual no facilita que

las fuentes de información suministren datos con los niveles de confiabilidad requeridos.

### **3.3 EXISTENCIA DE UN MERCADO PARALELO DE COMBUSTIBLES EN LA FRONTERA COLOMBO VENEZOLANA**

En cuanto al tema de la importación legal de combustibles, según funcionarios de la DIAN, son los mismos importadores los que ingresan el combustible de contrabando al país, utilizan el denominado sistema de “carrusel”, el cual consiste, en amparar con una misma documentación de importación, varios cargamentos de combustible, de los cuales sólo una parte paga los correspondientes impuestos de importación. De esta manera se introduce combustible venezolano al país en grandes cantidades. Otra forma de ingresarlo a gran escala, es la de entrarlo en vehículos no aptos para su transporte, en los que se transportan 20 canecas con capacidad de 55 galones, con lo cual se estaría entrando al país en cada viaje un volumen de 1,100 galones. Una vez puestos en territorio nacional, son almacenados en depósitos, para luego ser distribuidos tanto para la zona de frontera, como para el interior del país. Este combustible es adquirido, tanto en estaciones nacionales como SAFEC, aún cuando las primeras no están autorizadas para expender en una sola venta cantidades mayores a los 200 litros (52.84 galones), pero sí las segundas, a las cuales se les autorizó hasta 10,000 litros (2,642.00 galones). Al analizar la forma como opera la oferta venezolana de combustible, pareciera que la preocupación del gobierno de Venezuela con relación al contrabando, es que el combustible que se ofrecen en las estaciones nacionales, el cual está subsidiado, sea vendido para el consumo en Colombia, siendo denominado éste, como contrabando por “extracción”. Por lo demás, no es su problema la forma como se comercialice en Colombia el combustible adquirido en las estaciones SAFEC o a los operadores, pues este se vende a precio internacional. Una evidencia de ello, se presenta en la frontera con el

departamento de La Guajira, en la cual se localizan dos estaciones SAFEC y 12 estaciones nacionales, las cuales superan la demanda potencial de esa región.

*En menor grado, el combustible de Venezuela entra al país, por medio de vehículos arreglados para que en sus tanques sean almacenados entre 50 y 55 galones. Una vez ingresa al país, al igual que con el combustible que ingresa a gran escala, éste es almacenado en grandes depósitos, para luego ser distribuido a vendedores de combustible venezolano al por menor, lo mismo que las estaciones de servicio ubicadas en los municipios de frontera o cercanos a la misma<sup>34</sup>.*

Las estaciones venezolanas nacionales, suministran combustibles solamente a automotores con placas venezolanas, a un precio fijo de menos de 0.07 Bolívares fuertes por litro y 0,097 Bolívares fuertes para la gasolina extra (precio a julio de 2010 para la gasolina de 91 y 95 octanaje)<sup>35</sup>, la gasolina casi gratis convirtió a los venezolanos en seres adictos al automóvil y dispuestos a salir en masa a las calles si un gobernante osa decretar un aumento. Desde su llegada al poder hace más de diez años, el presidente Hugo Chávez mantuvo el precio de la gasolina, que es incluso más barata que en Arabia Saudita, primer productor mundial de crudo. El precio de esta gasolina en estaciones internacionales (SAFEC), está alrededor de 1 Bolívar fuerte el litro, (que con el cambio actual sería a \$1.162 el galón)<sup>36</sup>, en el primer trimestre de 2010.

---

<sup>34</sup>MORENO GUERRERO, Hernando. La oferta de combustible de Venezuela en la frontera con Colombia: una aproximación a su cuantificación. Departamento Nacional de Planeación. Dirección de Estudios Económicos. Pág. 11

<sup>35</sup>Ministerio del poder popular para la energía y petróleo. Petróleos de Venezuela PDVSA. Recuperado de: <http://www.pdvsa.com/index.php?tpl=interface.sp/design/salaprensa/readesp.tpl.html&newsid>. El día 10 de agosto de 2010.

<sup>36</sup>Dato Banco de la Republica; Tasa de cambio del Bolívar fuerte venezolano compra 0,23256 y venta 0,23314 Recuperado de: [http://www.banrep.gov.co/series-estadisticas/see\\_ts\\_cam\\_1.htm#1](http://www.banrep.gov.co/series-estadisticas/see_ts_cam_1.htm#1) Consultado el día 8 de agosto de 2010.

El tercer oferente de combustibles, PDVSA, le vende combustibles a empresas colombianas legalmente constituidas, que tienen un cupo asignado por las gobernaciones para importar combustibles del vecino país. El precio del litro de gasolina corriente para dichos expendedores mayoristas es ofrecida a un precio preferencial, debido a un convenio existente entre las tres cooperativas Wayuu asentadas en el municipio de Maicao, las cuales manejaban un cupo inicial de 3.000.000 Millones de galones mensuales y a raíz de la crisis diplomática entre Colombia y Venezuela fue reducido a tan solo el 40% es decir 1.200.000 Millones de galones mensuales.

Este contraste amplio entre lado y lado de la frontera, con relación a los precios de la gasolina en venezolana, queda evidenciado, con relación al precio de la gasolina colombiana, que tuvo a julio 1 de 2010 un valor promedio de \$7,531.81 el galón, para la ciudad de Cartagena<sup>37</sup>. Si se compra la gasolina venezolana en una estación internacional, el margen de utilidad al venderla en un punto fronterizo colombiano, como Maicao, es muy atractivo, por ello hay un número considerado de oferentes de gasolina venezolana, denominados vendedores informales, esparcidos a lo largo y ancho de la ciudad, los cuales compiten con sus precios, ofreciendo el galón de gasolina corriente alrededor de los \$2,200, promedio que equivale a un 70% menos del valor de la gasolina corriente en el interior del país a finales de julio de 2010.

---

<sup>37</sup>Federación Nacional de Distribuidores de Derivados del Petróleo FENDIPETROLEO. Recuperado de: [http://www.fendipetroleo.com/web\\_fendipetroleo/index.php?option=com\\_content&v](http://www.fendipetroleo.com/web_fendipetroleo/index.php?option=com_content&v). el 20 de junio de 2010.

## **4. MERCADO DE LA COMERCIALIZACIÓN DE COMBUSTIBLES EN EL MUNICIPIO DE MAICAO.**

### **4.1. TIPOS DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS**

Entre los combustibles fluidos, se encuentran los líquidos como el gasóleo, el queroseno o la gasolina (o nafta) y los gaseosos, como el gas natural o los gases licuados de petróleo (GLP), representados por el propano y el butano. Las gasolinas, gasóleos y hasta los gases, se utilizan para motores de combustión interna.

La principal característica de un combustible es su poder calorífico, que es el calor desprendido por la combustión completa de una unidad de masa (kilogramo) de combustible. Este calor o poder calorífico, también llamado capacidad calorífica, se mide en julio (joule en inglés), caloría o BTU, dependiendo del sistema de unidades. En la actualidad es posible encontrar en el mercado de los combustibles, los biocombustibles, los cuales han tenido gran auge, entre los más destacados tenemos los siguientes:

- Biocombustibles
- Bioetanol
- Cáñamo
- Biodiésel

**4.1.1 Gasolina Corriente.** Según el catalogo de productos de ECOPETROL<sup>38</sup>, la gasolina corriente es una mezcla compleja donde puede haber de 200 a 300 hidrocarburos distintos, formada por fracciones combustibles provenientes de diferentes procesos de refinación del petróleo, tales como destilación atmosférica, ruptura catalítica, ruptura térmica, alquilación, reformado catalítico y polimerización, entre otros.

Las fracciones son tratadas químicamente con soda cáustica para eliminar compuestos de azufre tales como sulfuros y mercaptanos que tienen un comportamiento corrosivo y retirar gomas que pueden generar depósitos en los sistemas de admisión de combustibles de los motores. Luego se mezclan de tal forma que el producto final tenga un índice antidetonante IAD (Ron+Mon/2) de 81 octanos como mínimo. El índice es una medida de la capacidad antidetonante de la gasolina y la principal característica que identifica el comportamiento de la combustión dentro del motor. Mayor octanaje indica mejor capacidad antidetonante.

Antes de ser distribuida a las estaciones de servicio al público, los mayoristas de la gasolina le adicionan aditivos detergentes dispersantes con el fin de prevenir la formación de depósitos en todo el sistema de admisión de combustibles de los motores (carburadores, inyectores de combustible, lumbreras o puertos de entrada y asientos de las válvulas de admisión). También se adiciona una sustancia química, llamada marcador, que permite obtener información sobre la procedencia del combustible sin que modifique la calidad del producto.

En Colombia se le denomina comercialmente como "Gasolina Corriente". Otros nombres que se le da a este producto son gasolina regular o gasolina *unleaded*81.

---

<sup>38</sup>Catalogo de Productos de la Empresa Colombiana de Petróleos ECOPETROL .Recuperado de: <http://www.ecopetrol.com.co/categoria.aspx?catID=36> Consultado el día: 10 de septiembre de 2010.

**4.1.1.1 Usos.** Esta gasolina se halla diseñada para utilizarse en motores de combustión interna de encendido por chispa y de baja relación de compresión (menos de 9:1). Sin embargo, también puede mantener un comportamiento adecuado en motores de mayor relación pero en altitudes por encima de 2000 metros sobre el nivel del mar. Puede ser mezclada en cualquier proporción con gasolina de mayor o menor octanaje hasta conseguir una mezcla con el octanaje apropiado, según los requerimientos del motor y en cualquier altitud.

**4.1.2 Gasolina Extra.** la gasolina extra es definida por el catalogo de productos de ECOPETROL<sup>39</sup>, como una mezcla compleja de 200 a 300 hidrocarburos diferentes, formada por fracciones combustibles provenientes de distintos procesos de refinación del petróleo, tales como destilación atmosférica, ruptura catalítica, ruptura térmica, alquilación, reformado catalítico y polimerización, entre otros.

Las fracciones son tratadas químicamente con soda cáustica para eliminar compuestos de azufre tales como sulfuros y mercaptanos que tienen un comportamiento corrosivo y retirar gomas que pueden generar depósitos en los sistemas de admisión de combustibles de los motores. Luego se mezclan de tal forma que el producto final tenga un Índice antidetonante IAD (RON+MON/2) de 87 octanos como mínimo. El índice es una medida de la capacidad antidetonante de la gasolina y la principal característica que identifica el comportamiento de la combustión dentro del motor. Mayor octanaje indica mejor capacidad antidetonante.

Antes de ser distribuida a las estaciones de servicio al público, los mayoristas de la gasolina le adicionan aditivos detergentes dispersantes con el fin de prevenir la formación de depósitos en todo el sistema de admisión de combustibles de los motores (carburadores, inyectores de combustible, lumbreras o puertos de entrada

---

<sup>39</sup>Catalogo de Productos de la Empresa Colombiana de Petróleos ECOPETROL .Recuperado de: <http://www.ecopetrol.com.co/categoria.aspx?catID=36> Consultado el día: 10 de septiembre de 2010.

y asientos de las válvulas de admisión). También se adiciona una sustancia química, llamada "marcador", que permite obtener información sobre la procedencia del combustible sin que modifique la calidad del producto.

En Colombia se le denomina comercialmente como "Gasolina extra". Otros nombres que se le da a este producto son gasolina premium o gasolina unleaded 87.

**4.1.2.1 Usos.** Esta gasolina ha sido diseñada para utilizarse en motores de combustión interna de encendido por chispa y de alta relación de compresión (mayor de 9:1) y para la mayoría de los motores en cualquier altitud. Puede ser mezclada en cualquier proporción con gasolina de mayor o menor octanaje hasta conseguir una mezcla con el octanaje apropiado según los requerimientos del motor y en cualquier altitud.

**4.1.3 Diesel corriente.** El Diesel corriente, o el aceite combustible para motores (ACPM), como lo define el catalogo de productos de ECOPETROL<sup>40</sup>, es una mezcla de hidrocarburos entre 10 y 28 átomos de carbono formada por fracciones combustibles proveniente de diferentes procesos de refinación del petróleo tales como destilación atmosférica y ruptura catalítica.

Este producto puede contener pequeñas cantidades de aditivos que permitan mejorar las condiciones de su desempeño y una sustancia química, llamada "marcador", que permita obtener información sobre la procedencia del combustible sin que implique modificación en la calidad del producto. Otro nombre utilizado para este producto es Fuel Oil grado N° 2D.

**4.1.3.1 Usos.** Está diseñado para utilizarse como combustible en motores tipo Diesel de automotores de trabajo medio y pesado que operan bajo condiciones de

---

<sup>40</sup>Catalogo de Productos de la Empresa Colombiana de Petróleos ECOPETROL .Recuperado de: <http://www.ecopetrol.com.co/categoria.aspx?catID=36> Consultado el día: 10 de septiembre de 2010.

alta exigencia en vías y carreteras del país, o para generar energía mecánica y eléctrica, y en quemadores de hornos, secadores y calderas.

También puede ser usado en máquinas tipo diesel de trabajo medio y pesado que trabajan fuera de carretera, tales como las usadas en actividades de explotación minera, agricultura, construcción, entre otros.

**4.1.4 Diesel Extra.** De acuerdo al catalogo de productos de ECOPETROL<sup>41</sup>, el diesel extra, también llamado Diesel Premium o aceite combustible para motores de bajo azufre (ACEM), es un destilado medio obtenido de la destilación atmosférica del Petróleo. Se le adiciona una sustancia química, llamada "marcador", que permite obtener información sobre la procedencia del combustible sin que modifique la calidad del producto.

**4.1.4.1 Usos.** Está diseñado para utilizarse especialmente como combustible en motores diesel de automotores de transporte urbano que operan bajo condiciones de baja y mediana exigencia y tecnologías limpias.

## **4.2. FORMA DE DISTRIBUCIÓN DE COMBUSTIBLES EN ZONA DE FRONTERA.**

ECOPETROL es la empresa colombiana de Petróleo encargada del almacenamiento, distribución y transporte de combustible a nivel nacional, por lo cual el Estado en el Artículo 1° de la Ley 681 del 2001<sup>42</sup> "*Determinó que es función*

---

<sup>41</sup>Catalogo de Productos de la Empresa Colombiana de Petróleos ECOPETROL .Recuperado de: <http://www.ecopetrol.com.co/categoria.aspx?catID=36> Consultado el día: 10 de septiembre de 2010.

<sup>42</sup>LEY 681 DE 2001. (Agosto 9). Diario Oficial No. 44.515, de 10 de agosto de 2001 Recuperado de: [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/2001/ley\\_0681\\_2001.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/2001/ley_0681_2001.html) Consultado el día 25 de julio de 2010.

*de la empresa colombiana de petróleo, hoy ECOPETROL S.A. la distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo en los departamentos y municipios ubicados en zonas de fronteras y que el volumen máximo a distribuir por parte de dichas empresas en cada municipio será el establecido por la Unidad de Planeación Micro Energético (UPME)”.*

Esta función de distribución de combustibles líquidos derivados del Petróleo, comprende las actividades de importación transporte, almacenamiento y distribución (mayorista, minorista y terceros) de los combustibles por parte de ECOPETROL S.A. en los municipios de zonas de frontera. Esta función la puede ejercer directo o autónomamente o la podrá ceder o contratar total o parcialmente, con los distribuidores mayoristas con capacidad logística, técnica o interés comercial para la distribución de combustibles autorizados como tales por el ministerio de Minas y Energía.

Por otro lado, la contratación o sección de esta función por parte de ECOPETROL S.A. o de las actividades que ella comprende se realizará teniendo en cuenta las condiciones propias de cada municipio de zona de frontera con sujeción al siguiente orden de prelación con respecto a la distribución de combustible del consumidor final a través de estaciones de servicio:

1. Las plantas de abastecimiento ubicado en el respectivo departamento fronterizo.
  2. Las plantas de abastecimiento ubicados en municipios y departamentos vecinos a las respectivas zonas de frontera con posibilidades técnicos y económicos de abastecerlos.
  3. Los terceros previamente aprobados y registrados por el ministerio de Minas y Energía.
  4. Las estaciones de servicios ubicados en zonas de frontera.
-

**4.2.1. Aprobación del Ministerio de Minas y Energía de Colombia.** Para el otorgamiento de visto bueno de que trata el Artículo 1° de la Ley 681 del 2001, ECOPETROL S.A. presentará ante el Ministerio de Minas y Energía – Dirección de hidrocarburos, un plan de abastecimiento de combustible líquidos derivados del petróleo para cada uno de los departamentos que cuenten con municipios definidos como zona de frontera.

En este plan se deberá consultar los volúmenes máximos de Combustible establecidos para cada municipio por la Unidad de Planeación Micro Energético (UPME) y deberá contener de manera detallada las condiciones bajo las cuales ECOPETROL S.A. efectuará el abastecimiento de combustible, en especial los siguientes:

1. Los lugares desde donde ECOPETROL S.A. abastecerá combustibles, la zona de frontera, indicando la procedencia del producto (nacional o importado) determinando las posibles rutas que se utilizan hasta el sitio de entrega por parte de dichas empresa.
2. La cadena de distribución que se va a utilizar para la importación, almacenamiento, manejo, transporte y distribución de combustible.
3. Las condiciones óptimas para abastecer el municipio atendiendo las consideraciones económicas y logísticas.

**4.2.1.1. Volúmenes de Combustible a Distribuir en las Zonas De Frontera.** La Unidad de Planeación Micro Energético (UPME) establecerá los volúmenes máximos de combustibles líquidos derivados del petróleo para la distribución por parte de ECOPETROL S.A. en cada municipio de la respectiva zona de frontera. Los volúmenes máximos se establecerán en montos mensuales, teniendo en

cuenta los indicadores nacionales *per cápita* de consumo de combustible aplicado a cada municipio de zona de frontera.

Además la UPME establecerá, dentro de cada municipio de zona de frontera, el volumen que corresponde para cada una de las estaciones de servicio “EDS” que se encuentren ubicados en dichos municipios, de acuerdo con las compras y la capacidad instalada.

#### **4.2.1.2. Certificación de Estaciones de Servicios y Asignación de Volúmenes**

**Máximos.** Los volúmenes asignados por la UPME, tendrá una vigencia de dos (2) años y serán fijados durante el primer trimestre del primer año del respectivo período, para la asignación de estos volúmenes máximos, las estaciones de servicio ubicados en los diferentes municipios fronterizos deberán entregar al Ministerio de Minas y Energía – Dirección de hidrocarburos una certificación del organismo de certificación acreditado o aquel organismo que determine la superintendencia de industria y comercio, en la que conste que la estación de servicio cumple con los requisitos mínimos, dicho certificado deberá incluir la capacidad de almacenamiento justificado en un proceso de aforo verificado por el respectivo organismo de certificación acreditado o aquel que determine la superintendencia de industria y comercio también.

El Ministerio de Minas y Energía – Dirección de Hidrocarburos- con base en dicha información remitirá a la UPME la relación de estaciones de servicios ubicados en los municipios fronterizos que cumplen la totalidad de los requisitos establecidos en la normatividad urgente, con el fin de que sean objeto de la respectiva asignación.

#### **4.2.1.3. Responsabilidad de los Distribuidores de Combustible en la Zona de**

**Frontera.** Según el Decreto 386 de 2007, *“los volúmenes máximos con los exenciones de impuestos de tales combustibles a distribuir en cada estación de*

*servicio, no podrán ser superiores a los asignados por la UPME, para lo cual, además de las acciones que desarrolle la DIAN y ECOPETROL S.A. los distribuidores mayoristas, minoristas y los terceros adelantarán las que consideren pertinente”, se autoriza la sección de volúmenes máximos únicamente entre estaciones de servicio en un mismo municipio a título gratuito y previa autorización de ECOPETROL, las cuales deberán ser despachados directamente desde la respectiva planta de abastecimiento. En igual sentido se autoriza la cesión de volúmenes máximos a estaciones de servicios que se constituyan como nuevos dentro de una respectiva vigencia.*

Adicionalmente las “EDS” estaciones de servicio que distribuyan combustibles en los municipios ubicados en zonas de fronteras, deberán informar, dentro de los cinco días hábiles siguiente a la terminación del mes a ECOPETROL S.A. y a la DIAN, el volumen (en Galones) de combustibles adquiridos y la relación de ventas efectuadas en el mes calendario en el mes inmediatamente anterior, con discriminación del producto, cantidad en (Galones) y precios de la mismos supera de la imposición de las sanciones señalados en el Decreto 4299 del 2005.

Además las plantas de abastecimiento (distribuidores mayoristas) legalmente establecidas, que se encuentran localizadas en el área de influencia, que abastezcan estaciones de servicios ubicados en los municipios de zonas de fronteras, deberán llevar un registro independiente para cada uno de los combustibles que se distribuyan en dicha zona, el cual debe contener entre otros:

- Nombre de la estación de servicio
- Municipios
- Cupo mensual asignado
- Volumen retirado mensual
- Valor correspondiente a la sobretasa

Este registro deberá ser informado mensualmente a ECOPETROL S.A. y a la DIAN.

#### **4.3 BREVE APROXIMACIÓN HISTÓRICA DEL COMERCIO DE COMBUSTIBLE EN LOS DEPARTAMENTOS FRONTERIZOS CON VENEZUELA.**

En el departamento de La Guajira, tradicionalmente se ha transportado la gasolina y elACPM de contrabando, en vehículos 350 de carrocería (estacas), con capacidad para recibir 20 canecas de 55 galones cada una. El problema del contrabando en La Guajira tiene especial dimensión social y económica, debido a que en este negocio se ha involucrado un número considerable de personas pertenecientes a la etnia Wayuu, tanto de nacionalidad colombiana como venezolana. Al norte y sur del paso fronterizo entre Colombia y Venezuela, la Raya, la línea fronteriza parece desvanecerse, lo mismo que la nacionalidad del guajiro, el cual es poseedor tanto de cédula colombiana como cédula venezolana. A lo largo de la desdibujada frontera existen cientos de trochas o caminos que comunican las dos naciones, por las cuales entra el combustible venezolano adquirido en las diferentes estaciones nacionales e internacionales aledañas a la frontera. Adicional al combustible importado, se encuentra el consumo de combustible colombiano, el cual no participa dentro de la oferta de las estaciones de servicio asentadas en el departamento, siendo demandado directamente por dos o tres grandes empresas del departamento a empresas mayoristas del país. Por otro lado, algunos vehículos adaptados para el transporte informal de combustible, proveen a los “vendedores”, siendo corriente ver en algunas de las calles de Maicao, como es trasvasada la Gasolina de los tanques de los automóviles “cargueros” a garrafones de 5 Galones de capacidad, para luego ser expendida al detal y por galones. Uniendo los dos puntos anteriores: proveedores de gasolina venezolana y tipo de transporte utilizado, se cuenta con otro diferencial del contrabando de gasolina, y es el de la oferta en Colombia de la gasolina venezolana. La gasolina que es ofrecida por vendedores informales, los

cuales tienen presencia no solamente en Maicao, sino en municipios aledaños, como también en Cúcuta, Riohacha, Arauca, municipios localizados en las vías que comunican a La Guajira con Valledupar y Santa Marta, es decir, están dispersos a lo largo y ancho de los departamentos fronterizos con Venezuela, operando bajo los mismos esquemas de comercialización, utilizando tarifas con márgenes de utilidad similar, y expendiendo combustible para el consumo directo de los vehículos que circulan en las calles y carreteras de estos departamentos, mientras que la que es ofrecida por los mayoristas del contrabando, es dirigida especialmente para ser introducida al interior del país.

En el departamento del Cesar, la integración física con el vecino país es restringida, en razón de que en la zona fronteriza está ubicada la Serranía del Perijá. La comunicación terrestre se hace a través de Maicao. El abastecimiento de combustible venezolano en el departamento, se hace especialmente por medio de carro tanques de 2,000 y 3,000 galones, y en vehículos de menos capacidad, los cuales traen el combustible de depósitos localizados en Maicao, poniendo de esta manera en riesgo la vida de quienes viajan en estos vehículos, en los cuales se ha originado numerosos accidentes.

Entre tanto en el departamento de Norte de Santander, se han identificado tres puntos fronterizos reconocidos como internacionales (Cúcuta-San Antonio, Cúcuta-Ureña y Puerto Santander- Boca de Grita), se presenta diversas formas o modalidades del contrabando, que van desde la utilización de vehículos conocidos como 350, hasta los vehículos de baja capacidad adaptados para introducir combustible venezolano a Colombia, a los cuales les han hecho adaptaciones a sus tanques de combustible, denominados “cargueros”, otro tipo de vehículos, denominados “carros-vikingos” alcanza a proveerse hasta de 55 galones del combustible. En otros casos, utilizan camiones a los cuales les adaptan en su parte inferior “urnas” o tanques con buena capacidad de almacenamiento de

combustible. Una vez vuelven a Colombia, el combustible es trasvasado en tanques de depósitos ubicados en bodegas cercanas a la frontera.

Cabe resaltar que la ciudad de Cúcuta, como en Puerto Santander, se crearon cooperativas para agremiar a los comercializadores del combustible venezolano. Es así como de las 21 estaciones de servicio que funcionan en Cúcuta, solamente una adquiere el combustible a mayoristas autorizados en el país, las demás venden combustible venezolano.

En el departamento de Arauca, la situación es distinta, pues en primera medida, es una zona con un importante intercambio comercial con Venezuela, en la cual actualmente la única oferta de combustibles es la del vecino país. No se identifican importaciones legales de combustible, respondiendo a una demanda para consumo por parte del parque automotor de la región, el transporte fluvial y otros usos, tales como la generación de energía. La única gasolina colombiana que entra a Arauca su capital, es la destinada a la aviación. La falta de oferta de combustibles colombianos en Arauca, se atribuye a la deficiente red vial con que cuenta el departamento, aunado a sus problemas de seguridad, ya que en la zona operan grupos al margen de la ley, los cuales en el pasado han quemado los vehículos que se han atrevido a transportar el combustible.

#### **4.4. DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES “DIAN”**

La DIAN es una institución que tiene la misión de coadyuvar o garantizar la seguridad fiscal del Estado colombiano y la protección del orden público económico nacional, mediante la administración y control al debido cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras y cambiarias y la facilitación de las operaciones de comercio exterior en condiciones de equidad, transparencia y legalidad.

**4.4.1. Funciones de la DIAN** .Según el Decreto 1071 de 1999, Artículo No.5 ala DIAN le competen las siguientes funciones:

- La administración de impuestos de rentas y complementarios de timbre nacional y sobre las ventas.
- Los derechos de aduanas y los demás impuestos internos del orden nacional, cuya competencia no está asignada a otras entidades del Estado, bien se trate de impuestos internos o al comercio exterior.
- La dirección de administración de la gestión aduanera incluyendo la aprehensión, decomisos o declaración en abandono a favor de la nación de mercancías, así como su administración y disposición.
- El control y vigilancia sobre el cumplimiento del régimen cambiario en materia de importación y exportación de bienes y servicios, gastos asociados a los mismos, financiación en moneda extranjera de importaciones, exportaciones, subfacturaciones y sobrefacturaciones de estas operaciones.
- Le compete actuar como autoridad doctrinaria y estadística en materia tributaria, aduanera y de control de cambios en relación con los asuntos de su competencia.
- La unidad administrativa especial dirección de impuestos y aduanas nacionales, desarrollara todas las actuaciones administrativas necesarias para cumplir con la función de su competencia.

#### **4.5. SOBRETASA DE COMBUSTIBLES**

El estatuto tributario de Maicao establece que la liquidación de la sobretasa al ACPM, gasolina a motor extra y gasolina a motor corriente se hará con destino al mantenimiento y construcción de vías públicas, Fondo de Seguridad municipal en los siguientes porcentajes %, para infraestructura vial el 35% y para el Fondo de Seguridad de Maicao el 65% el cual debe ser distribuido el 20% para el cuerpo de

bombero voluntario y el 45% para los organismos de seguridad como Policía Nacional, DAS, Ejercito Nacional, Fiscalía, entre otros.

“La tarifa para cada vigencia es decretada por el Concejo Municipal, según el Acuerdo # 018 del 2006, la tarifa por sobretasa de gasolina motor extra y corriente que se pagará en el Municipio de Maicao será del 6% en los términos establecidos en el Artículo 55 de la Ley 788 de diciembre de 2002.

## **5. ANÁLISIS CUANTITATIVO DE LA ENCUESTA REALIZADA A LOS COMERCIALIZADORES DE COMBUSTIBLES EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE MAICAO.**

### **5.1 ANALISIS CUALITATIVO DE LA ENCUESTA**

La importancia de este análisis radica en la influencia que tienen los datos obtenidos sobre la población objeto de estudio. El cual ha logrado recolectar datos reales fijados a parámetros estadísticos que permiten una confianza y un margen de error satisfactorio para teorizar conclusiones particulares acerca de la presente investigación.

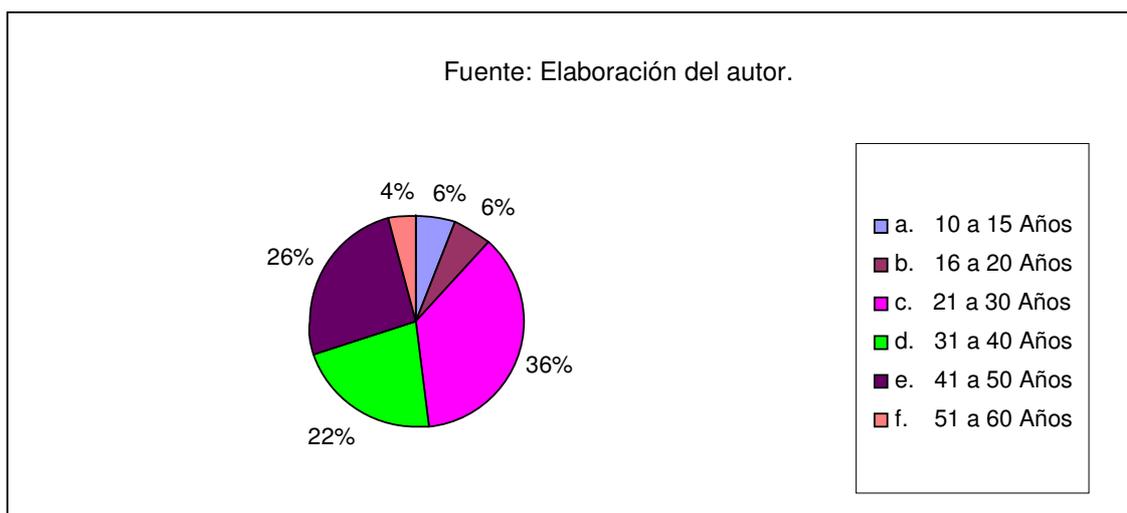
Se pudo determinar que el 6% de las personas objeto de estudio fluctúan en edades que van entre los 10 a 15 años aproximadamente, mientras que un 36% se encuentra en un margen de edad entre 21 a 30 años, un 22% se ubica entre los 31 a 40 años de edad, un 6% tiene entre 16 a 20 años, un 26% de 41 a 50 años y el 4% restante presenta una edad promedio de 51 a 60 años; dejando ver que la comercialización de combustibles venezolano en el municipio de Maicao incluye a todas las edades principalmente en el rango de 21 a 30 años, en donde las personas empiezan a adquirir responsabilidades económicas y al salir a buscar trabajo en el mercado laboral no encuentran demanda de mano de obra, siendo la venta de combustibles informal una oportunidad para su subsistencia.

**Tabla 3. EDAD PROMEDIO DE LOS COMERCIALIZADORES MINORISTAS.**

Opción	No.	Total
a. 10 a 15 años		6%
b. 16 a 20 años		6%
c. 21 a 30 años		36%
d. 31 a 40 años		22%
e. 41 a 50		26%
f. 51 a 60		4%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

**Grafica 2. EDAD PROMEDIO DE LOS COMERCIALIZADORES MINORISTAS**

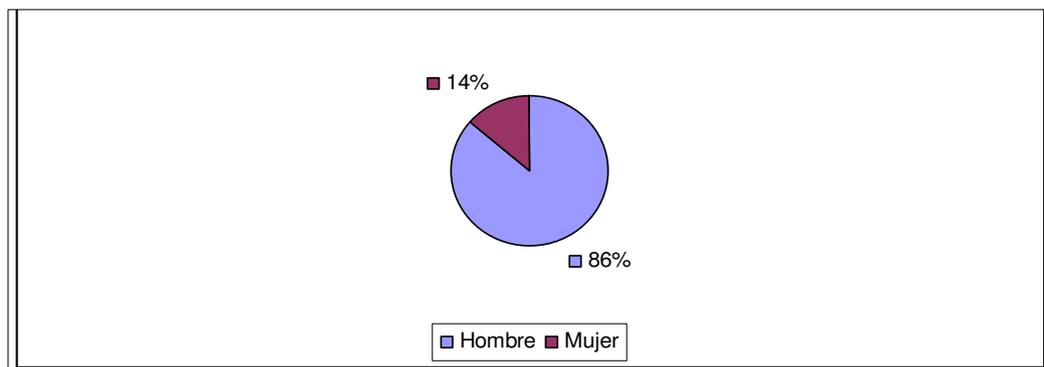


Fuente. Elaboración del autor

De igual forma, se logró establecer que el 86% de las personas que ejercen esta actividad (comercialización de combustibles) son de sexo masculino y el 14% restante son mujeres que se dedican a este trabajo para obtener ingresos y suplir las necesidades de primer orden que presentan; esto debido a que son madres cabeza de familia que ven en la venta minorista de combustible una salida

económica y a la vez la oportunidad de no descuidar el hogar por ejercer la actividad desde el sitio de residencia.

Grafica 3. GENERO DE LOS COMERCIALIZADORES MINORISTAS DE GASOLINA POR PIMPINAS O ENVASE DE 3.1 LITROS



Fuente: Elaboración del autor.

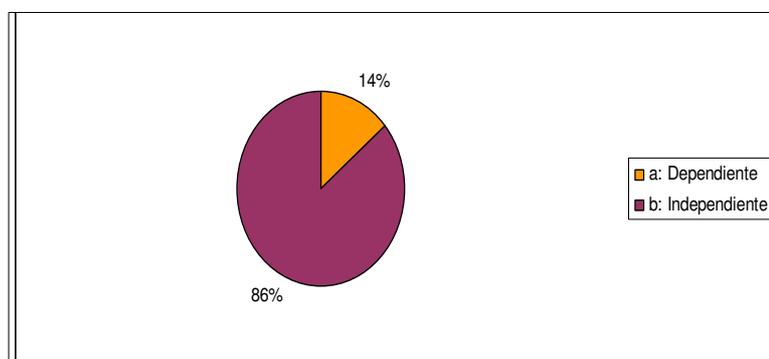
A si mismo, otro aspecto importante a presentar en esta investigación es que el 86% de la población objeto de estudio dedicada a esta actividad son comerciantes independientes, lo cual quiere decir que presentan autonomía de capital propio por dichas transacciones comerciales, mientras que el 14% restante son comerciantes dependientes cuyo capital es dado en préstamos con unos intereses.

**Tabla 4. TIPO DE ACTIVIDAD REALIZADA.**

Opción	No.	Total
a: Dependiente	7	14%
b: Independiente	43	86%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

**Grafica 4. TIPO DE ACTIVIDAD REALIZADA**



Fuente: Elaboración del autor.

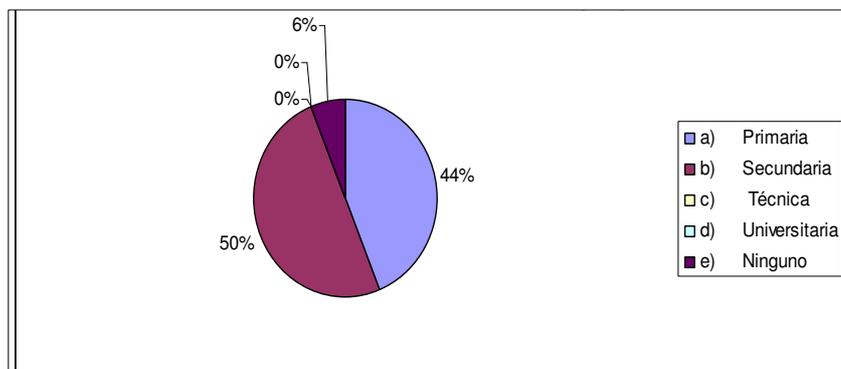
De otro lado, cabe anotar que el 50% de los encuestados presentan un grado de escolaridad pertenecientes a la secundaria, es decir que ostentan título de bachiller, un 44% tan solo estudiaron la primaria, mientras que el un 6% de los encuestados carece de cualquier tipo de estudio; es decir la mitad de la población objeto de estudio ingresan a este oficio por no tener recurso para iniciar carreras técnicas y/o universitarias, o por el contrario adquieren responsabilidades a muy temprana edad (esposa e hijos).

**Tabla 5. NIVEL DE EDUCACIÓN DE LOS VENDEDORES MINORISTAS.**

Opción	No.	Total
a) Primaria	22	44%
b) Secundaria	25	50%
c) Técnica	0	0
d) Universitaria	0	0
e) Ninguno	3	6%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

**Grafica 5. NIVEL DE EDUCACION DE LOS PIMPINEROS**



Fuente: Elaboración del autor.

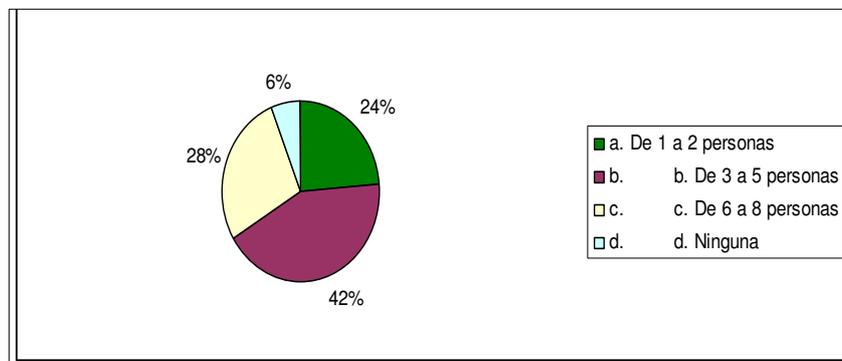
Al analizar esta pregunta se pudo denotar que el 42% de la muestra manifiesta tener a su cargo entre 3 y 5 personas, el 28 % entre 6 y 8 personas, el 24% entre 1 y 2 personas, y el 6% no tiene personas a su cargo; lo que deja entrever que las personas dedicadas a esta actividad en su mayoría tienen a su cargo familias numerosas y dependen económicamente de esta actividad.

**Tabla 6.PERSONAS QUE DEPENDEN ECONÓMICAMENTE DE USTED.**

Opción	No	Total
a. De 1 a 2 personas	12	24%
b. De 3 a 5 personas	21	42%
c. De 6 a 8 personas	14	28%
d. d. Ninguna	3	6%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

### Grafica 6. PERSONAS QUE DEPENDEN ECONOMICAMENTE DE USTED



Fuente: Elaboración del autor.

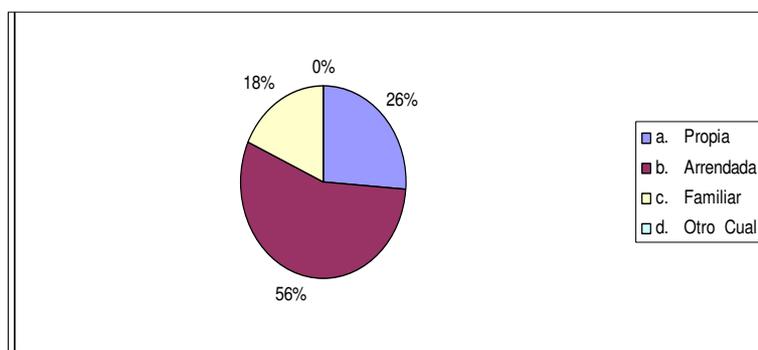
Es pertinente reseñar que el 56% de las personas objeto de estudio habitan en casas arrendadas, un 26% afirman que tienen casa propia y tan solo un 18% aducen que viven o hacen parte del núcleo familiar; por lo que se puede determinar que la distribución minorista de combustible venezolano no enriquece a estas personas por que sus utilidades apenas alcanzan para suplir sus necesidades básicas y la gran mayoría que poseen casa propia es porque se beneficiaron de programas de vivienda.

**Tabla 7. TIPO DE VIVIENDA.**

Opción	No.	Total
a. Propia	13	26%
b. Arrendada	28	56%
c. Familiar	9	18%
d. Otro Cual	0	0%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

**Grafica 7. TIPO DE VIVIENDA**



Fuente: Elaboración del autor.

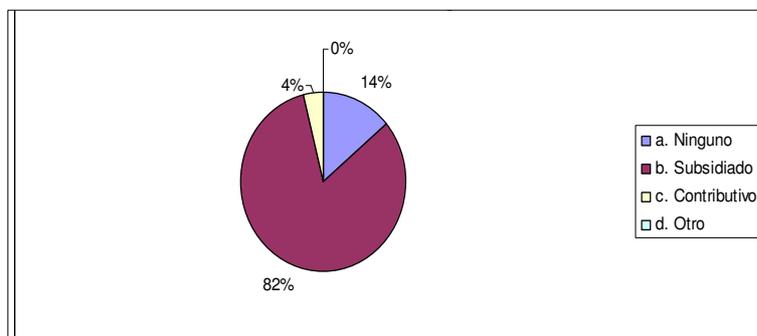
En lo referente a esta pregunta se pudo analizar que el 82% de los encuestados pertenecen a un régimen de salud subsidiado, el 4% pertenece al régimen contributivo y el 14% restante no está afiliado a ningún régimen de seguridad social, observándose que un porcentaje alto de estas personas no son consientes de los riesgos que implica esta actividad y no se afilian a ningún régimen o empresa promotora de salud.

**Tabla 8. AFILIACIÓN A RÉGIMEN DE SALUD.**

Opción	No.	Total
a. Ninguno	7	14%
b. Subsidiado	41	82%
c. Contributivo	2	4%
d. Otro	0	0%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

Grafico 8. AFILIACION AL REGIMEN DE SALUD



Fuente: Elaboración del autor.

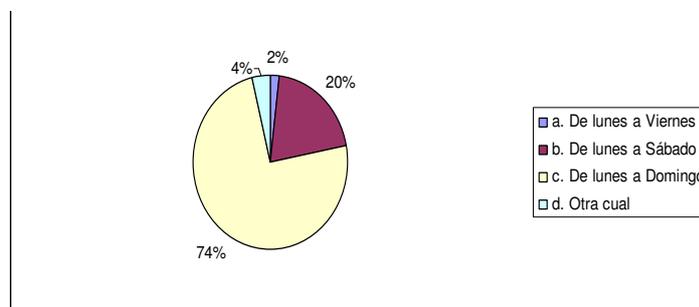
Cabe anotar que la investigación deja al manifiesto que el 74 % de las personas encuestadas y que realizan esta actividad lo hacen de Lunes a Domingo, un 20% la ejecuta de Lunes a Sábado, un 4% efectúan esta actividad en días especiales y tan solo el 2% faltante lo hace de Lunes a Viernes.

Tabla 9. DÍAS QUE LABORA EN LA SEMANA.

Opción	No.	Total
a. De lunes a Viernes	1	2%
b. De lunes a Sábado	10	20%
c. De lunes a Domingo	37	74%
d. Otra cual	2	4%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

Grafica 9. DIAS QUE LABORA EN LA SEMANA



Fuente: Elaboración del autor.

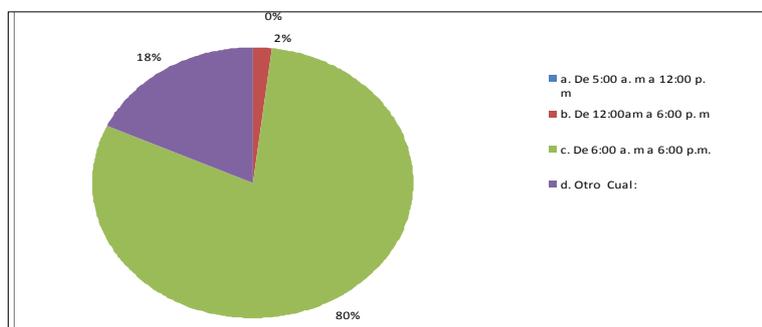
Del mismo modo la investigación arroja que el 80% de los encuestados desarrollan la actividad comercial (venta de combustibles) de 6:00 de la mañana a 6:00 de la tarde, un 2% realiza su trabajo entre las 12:00 del mediodía y las 6:00 de la tarde y un 18% la ejerce en horarios especiales; lo que demuestra que esta actividad es intensa en tiempo. En su mayoría los encuestados trabajan de Lunes a Lunes es decir no hay espacio para el descanso y/o el ocio y el horario es de 12 horas diarias, 4 horas más de las legales laborables.

Tabla 10. HORARIO EN EL CUAL REALIZA LA ACTIVIDAD.

Opción	No.	Total
a. De 5:00 a. m a 12:00 p. m	0	0%
b. De 12:00am a 6:00 p. m	1	2%
c. De 6:00 a. m a 6:00 p.m.	40	80%
d. Otro Cual:	9	18%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

Grafica 10. HORARIO EN EL CUAL REALIZA LA ACTIVIDAD



Fuente: Elaboración del autor.

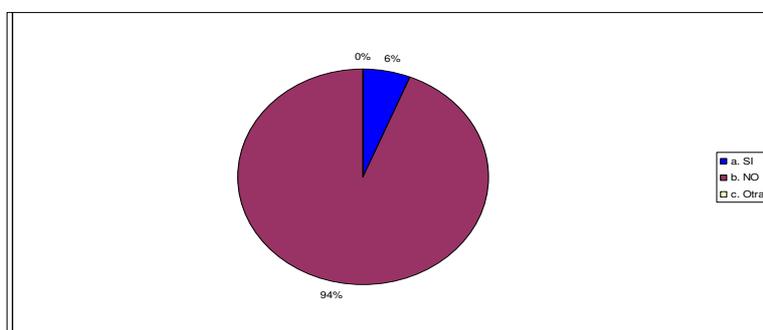
En este orden de ideas la investigación refleja que el 94% de los encuestados no realizan otra actividad diferente a la venta de combustibles y tan solo un 6% ejecuta otra actividad comercial porque el tiempo que dedica a esta actividad le absorbe la totalidad del mismo.

Tabla 11. OTRAS ACTIVIDADES REALIZADAS.

Opción	No.	Total
a. SI	3	6%
b. NO	47	94%
c. Otra	0	0%
d. No responde	0	0%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

Grafica 11. OTRAS ACTIVIDADES REALIZADAS



Fuente del autor.

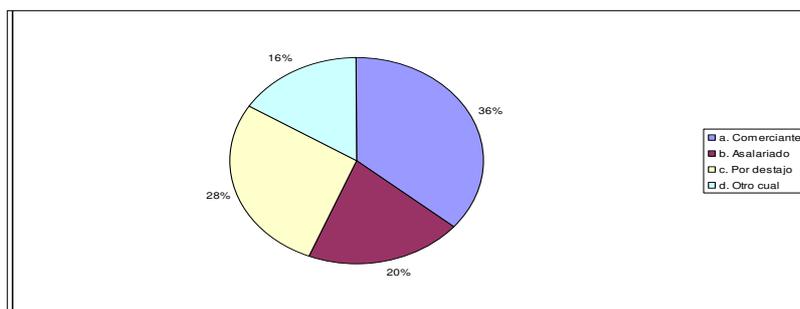
Respecto a las encuestas aplicadas a la muestra objeto de la investigación, evidencian que el 36% de estos individuos eran comerciantes, un 28% trabajaba por destajo, un 20% eran asalariados y tan solo un 16% laboraba en actividades tales como el mototaxismo, estudiantes y otros son Desempleados.

**Tabla 12. TRABAJOS REALIZADOS ANTERIORMENTE.**

Opción	No.	Total
a. Comerciante	18	36%
b. Asalariado	10	20%
c. Por destajo	14	28%
d. Otro cual	8	16%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

**Gráfico 12. TRABAJOS REALIZADOS ANTERIORMENTE**



Fuente: Elaboración del autor.

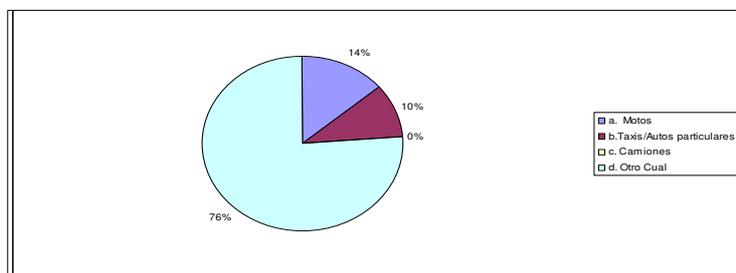
Cabe también anotar, que los clientes potenciales de los encuestados son todos dueños de vehículos cuyo motor trabaja con este combustible en un 76%, los mototaxistas con un 14%, y los taxistas en un 10%,destacándose que la gran mayoría de los encuestados manifiesta que su mayor clientela está representada por los vehículos particulares, lo que implica un control más exhaustivo.

**Tabla 13. CLIENTES PRINCIPALES.**

Opción	No.	Total
a. Motos	7	14%
b. Taxis/Autos particulares	5	10%
c. Camiones	0	0%
d. Otro Cual	38	76%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

**Grafica 13. CLIENTES PRINCIPALES**



Fuente: Elaboración del autor.

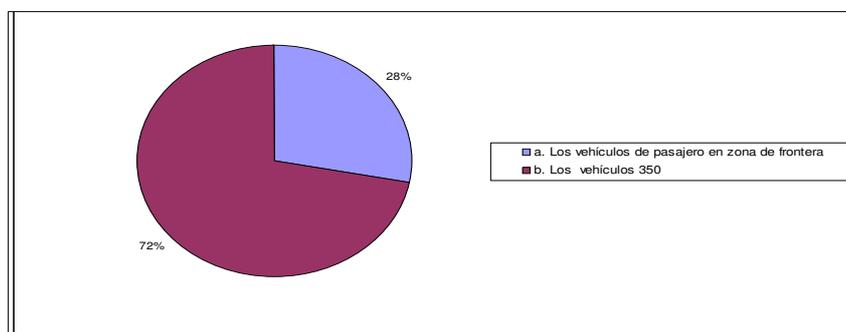
Es pertinente mencionar que los proveedores de los encuestados son los vehículos con pasajeros que transportan el líquido y que cubren la ruta Venezuela – Maicao y viceversa con un 28% y el 72% afirman que los proveedores son los vehículos 350 que por lo regular traen el producto de contrabando a la ciudad.

**Tabla 14. QUIENES SON SUS PROVEEDORES.**

Opción	No.	Total
a. Los vehículos de pasajero en zona de frontera	14	28%
b. Los vehículos 350	36	72%
c. La planta Ayatawacoop	0	0%
d. Otro cual	0	0%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

Grafica 14. QUIENES SON SUS PROVEEDORES



Fuente: Elaboración del autor.

Tabla 15. COMO AFRONTA LA SEGURIDAD.

Opción	No.	Total
a. Extintores	9	18%
b. Formación en este tipo de acontecimientos.	5	10%
c. Efectos nocivos	0	0%
d. Otros cual.	36	72%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

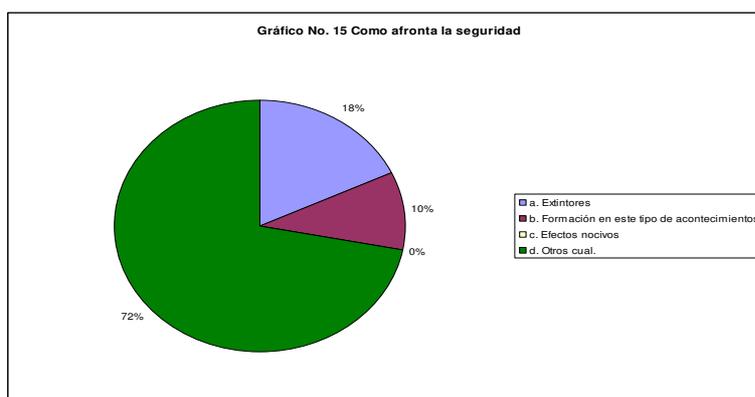
Fuente: Elaboración del autor.

En promedio los comercializadores ganan alrededor de un 25% por cada galón vendido lo que indica que esta actividad representa un renglón económico significativo para el municipio trayendo con ello un alivio en materia de generación de empleo, así sea de manera informal.

En esta investigación determinó que el 72% de los encuestados aduce no saber que medidas tomar con respecto a algún tipo de incidente ocasionado por el líquido que expenden, mientras que un 10% afirman saber manipular los diferentes tipos de fuegos ocasionados por el combustible y tan solo el 18% tienen extintores para cubrir cualquier emergencia; lo que evidencia el gran problema y riesgo en que se encuentran los expendedores y la población vecina porque los puestos de distribución y almacenamiento están ubicados en zonas

residenciales y estos no poseen las herramientas para solventar cualquier problema que se presente.

**Grafica 15. COMO AFRONTA LA SEGURIDAD**



Fuente: Elaboración del autor.

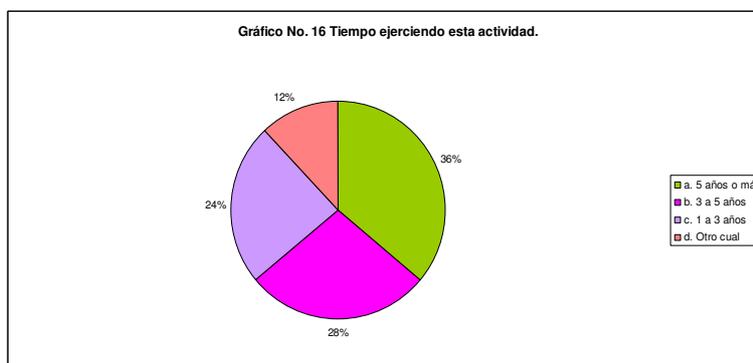
Además se conoció que el 36% de las personas que fueron encuestadas argumentan tener más de 5 años ejerciendo esta actividad, un 28% lleva como comerciante de gasolina entre 3 a 5 años, un 24% tiene entre 1 a 3 años expendiendo el producto y el 12% restante de los encuestados tiene menos de 1 año ejerciendo la venta de gasolina; lo que demuestra que el crecimiento de esta actividad se debe a la caída súbita de comercio en el municipio de Maicao

**Tabla 16. TIEMPO EJERCIENDO ESTA ACTIVIDAD.**

Opción	No.	Total
a. 5 años o más	18	36%
b. 3 a 5 años	14	28%
c. 1 a 3 años	12	24%
d. Otro cual	6	12%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

### Grafico 16 TIEMPO EJERCIENDO ESTA ACTIVIDAD



Fuente: Elaboración del autor.

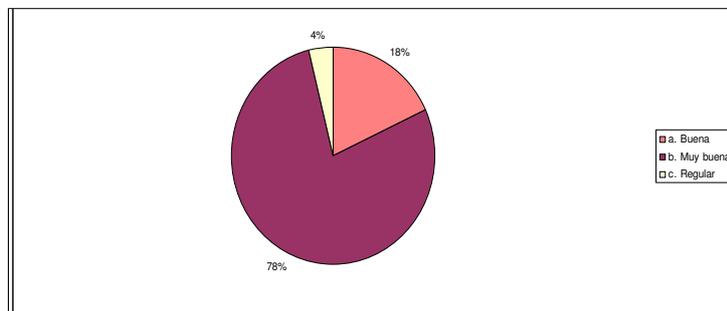
Como se puede evidenciar, la opinión de los encuestados acerca de las asociaciones es muy buena con un 78%, razón por la cual sus deseos apuntan a que sus condiciones laborales mejoren logrando así un futuro mejor para el ejercicio de sus actividades.

### Tabla 17.OPINIÓN DE LAS ASOCIACIONES COMO FUENTE DE EMPLEO.

Opción	No.	Total
a. Buena	9	18%
b. Muy buena	39	78%
c. Regular	2	4%
d. Mala	0	0%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

### Grafica 17. OPINION DE LAS ASOCIACIONES COMO FUENTE DE EMPLEO



Fuente: Elaboración del autor.

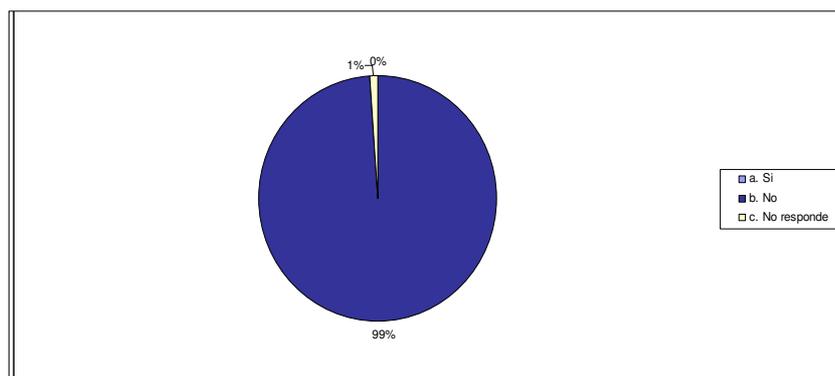
El 99% de los encuestados no se encuentran asociados a una cooperativa, de ahí la importancia de implementar iniciativas tendientes a la creación de agremiaciones para que los riesgos sean menores y el futuro económico es sostenible tanto para el gremio como para sus familias.

**Tabla 18. PERTENECE A UNA COOPERATIVA DE MINORISTAS.**

Opción	No.	Total
a. Si	0	0%
b. No	49	99%
c. No responde	1	1%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

**Grafica 18. PERTENECE A UNA COOPERATIVA DE MINORISTAS**



Fuente: Elaboración del autor.

Conocer las múltiples incidencias y tendencias que arrojo la encuesta aplicada a la población objeto de análisis, permitió determinar que dentro del grupo que hace parte del gremio de los comercializadores minoristas de combustible en la zona urbana del municipio de Maicao, se encuentran personas menores de edad que oscilan entre los 10 y los 15 años de edad, cuyo propósito principal es obtener recursos monetarios para cubrir las necesidades del hogar. También se puede evidenciar que a esta actividad se dedican hombres y mujeres no importando su edad, con o sin nivel educativo alguno, que por ser desempleados prefieren

trabajar de forma independiente para obtener ingresos y suplir las diversas necesidades producto de la economía en la que atraviesa no solo el municipio sino el país por no mencionar el mundo globalizado en el que vivimos.

Así mismo, se deja manifiesto, que aunque esta es una actividad relativamente reciente, a crecido a pasos agigantados y en la actualidad no se cuenta con un plan estratégico que ayude a enfrentar cualquier emergencia o eventualidad, lo que si es claro, es que cada día, nuevos individuos se vinculan a la misma actividad, ocasionando de cierta forma una competencia desleal, trabajando todos los días de la semana en diversos horarios ya que tienen a su cargo a hijos, familiares y algunos residen en casas arrendadas.

Cabe mencionar, que los clientes potenciales de los comercializadores minoristas de combustible son los mototaxistas, los taxistas y los dueños de vehículos particulares los cuales se dirigen a puntos estratégicos donde se ubican los comerciantes del combustible, los cuales ganan alrededor de un 25% por cada galón vendido lo que indica que esta actividad representa un renglón económico significativo para el municipio trayendo con ello un alivio en materia de generación de empleo.

Un aspecto que cobra mayor fuerza en cuanto a esta actividad es la influencia que ejerce la clase obrera femenina y las madres cabezas de familia en la actualidad, ya que con mayor frecuencia se observa en los diferentes puntos de venta de combustibles que existen en el municipio, que la mujer madre, esposa e hija comercializan este producto en el fin de obtener recursos que le permitan de cierto modo solventar las necesidades de primer orden que tienen los miembros de la familia como son la alimentación, la vivienda y la educación.

De igual modo, es pertinente mencionar que las mujeres y demás personas que se dedican a esta actividad no toman las medidas necesarias y pertinentes para

evitar cualquier eventualidad, lo que poner en riesgo su integridad física y personal.

Finalmente, el 99% de los comerciantes minoristas no forma parte de alguna cooperativa y/o asociaciones, por lo cual estos ven como una estrategia pertinente la necesidad de formalizarse, dada las medida de mejoramiento de sus actividad y las reglamentaciones emitidas por parte del Estado, logrando con esto mejorar sus niveles de riesgos y beneficios socioeconómicos no solo de quienes participan directamente de esta actividad sino de toda una comunidad que se siente afectada.

## 5.2 ANALISIS CUANTITATIVO DEL CENSO

Después de haber realizado el censo a las diferentes Estaciones de Servicios dedicadas al expendio de Gasolina y ACPM radicadas en esta municipalidad, las cuales se encuentran legalmente constituidas e inscritas en Cámara de Comercio de la Guajira seccional Maicao, se logró establecer lo siguiente:

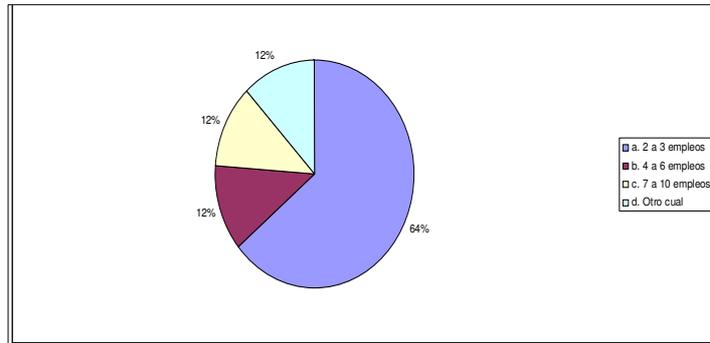
Con esta interrogante se logro establecer que el 64% de las EDS poseen de 2 a 3 empleados para atención al público, un 12% tiene empleados en su empresa de 4 a 6 individuos, otro 12% es generador de 7 a 10 empleados directos y el 12% restante tan solo tienen un empleado.

**Tabla 19. No. DE EMPLEOS GENERADOS.**

Opción	No.	Total
a. 2 a 3 empleos	16	64%
b. 4 a 6 empleos	3	12%
c. 7 a 10 empleos	3	12%
d. Otro cual	3	12%
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

**Grafica 19. NUMERO DE EMPLEOS GENERADOS**



Fuente: Elaboración del autor.

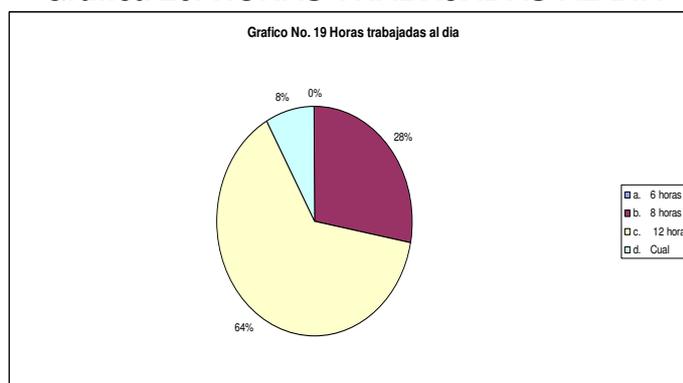
De igual forma, se pudo determinar que el 64% de los empleados que laboran en las estaciones de servicios y cuya actividad que ejecutan es la venta de combustibles tiene una intensidad horaria diarias de 12 horas, mientras que el 28% trabaja 8 horas diarias y el 8% restante labora 10 horas al día.

**Tabla 20. HORAS LABORADAS DIARIAMENTE.**

Opción	No.	Total
a. 6 horas	0	0
b. 8 horas	7	28%
c. 12 horas	16	64%
d. Cual	2	8%
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

**Grafica 20. HORAS TRABAJADAS AL DIA**



Fuente: Elaboración del autor.

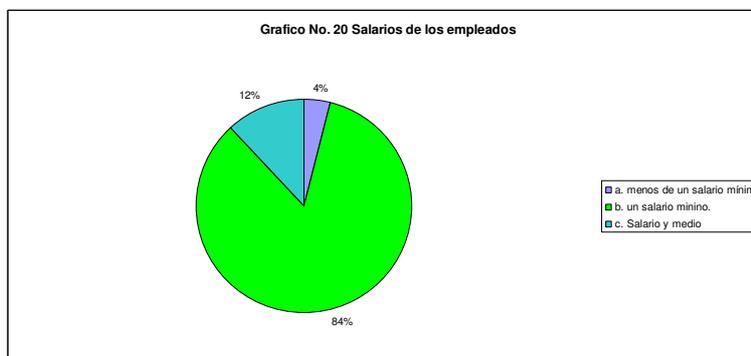
De dicho trabajo o jornada laboral se conoció que el 84% gana un salario mínimo, seguido de un 12% que recibe como remuneración salario y medio mínimo y el 4% faltante que tan solo recibe como pago del servicio de que presta lo equivalente a menos de un salario mínimo.

**Tabla 21. SALARIOS DE LOS EMPLEADOS.**

Opción	No.	Total
a. menos de un salario mínimo	1	4%
b. un salario minino.	21	84%
c. Salario y medio	3	12%
d. Otro Cual	0	0%
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

**Grafica 21. SALARIOS DE LOS EMPLEADOS**



Fuente: Elaboración del autor.

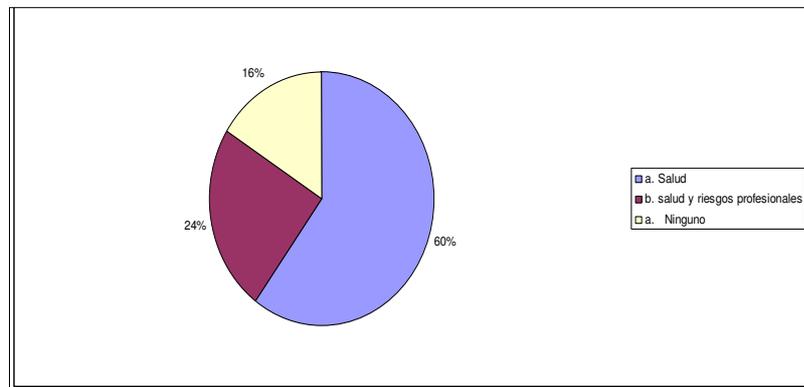
Siguiendo con este orden de ideas, dicho censo el cual fue aplicado a las Estaciones de Servicio, dejó al descubierto que el 60% de los empleados se encuentran afiliados a salud, un 24% está afiliado a salud y riesgos profesionales y un 16% carece de algún sistema de salud, pensiones y riesgos profesionales poniendo en riesgos no solo su integridad personal sino también la de su familia.

**Tabla 22. TIPO DE AFILIACIÓN DE LOS EMPLEADOS.**

Opción	No.	Total
a. Salud	15	60%
b. Salud y riesgos profesionales	6	24%
a. Ninguno	4	16%
b. Otro	0	0%
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

**Grafico 22. TIPO DE AFILIACION DE LOS EMPLEADOS**



Fuente: Elaboración del autor.

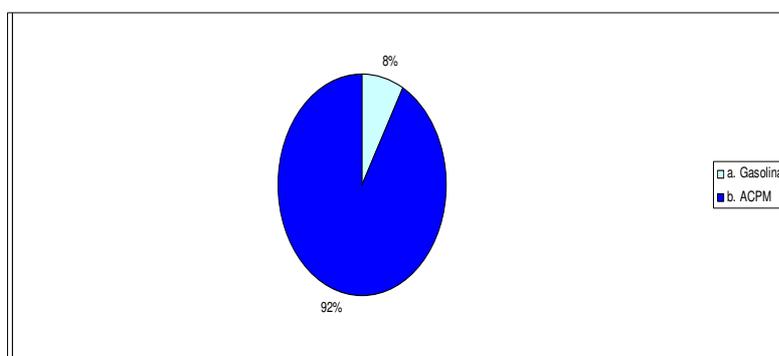
A través de este interrogante se pudo establecer que las EDS compran y comercializan mensualmente un promedio de 40.000 galones de gasolina y 463.850 galones de ACPM lo que demuestra que estas estaciones comercian ACPM en gran escala.

**Tabla 23. GALONES DE COMBUSTIBLE COMPRADOS MENSUALMENTE.**

Opción	No.	Total
a. Gasolina	40.000	8%
b. ACPM	463.850	92%
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

**Grafica 23. GALONES DE COMBUSTIBLE COMPRADOS MENSUALMENTE**



Fuente: Elaboración del autor.

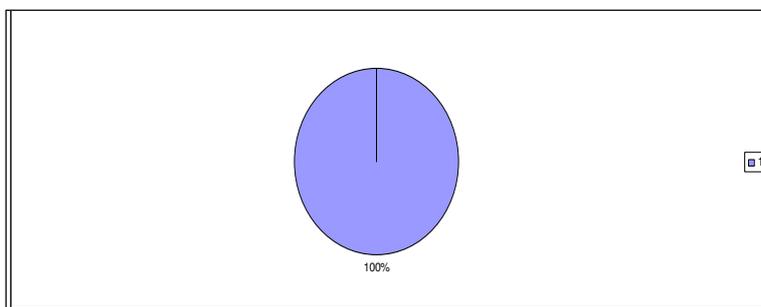
La sobretasa que se paga por combustible en el municipio de Maicao oscila entre el 5% al 7% colocándose como una de las tasas más altas del Departamento de la Guajira muy a pesar de la cercanía de ingreso y costos de compra.

**Tabla 24. PORCENTAJE PAGADO POR SOBRETASA.**

Opción	No.	Total
a. Gasolina	5%	100%
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

**Grafica 24. PORCENTAJE PAGADO POR SOBRETASA A LA GASOLINA**



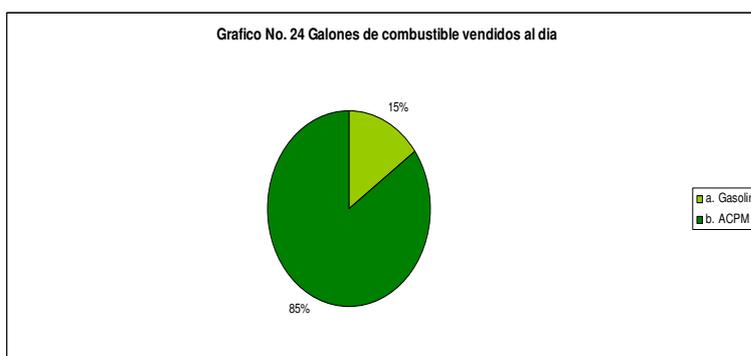
Fuente: Elaboración del autor.

**Tabla 25. GALONES DE COMBUSTIBLE VENDIDOS DIARIAMENTE.**

Opción	No.	Total
a. Gasolina	2.640	15%
b. ACPM	14.585	85%
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

**Grafica 25. GALONES DE COMBUSTIBLE VENDIDOS AL DIA**



Fuente: Elaboración del autor.

En base a esta pregunta se puede determinar que las EDS en el municipio de Maicao venden en promedio aproximadamente 2.640 galones de gasolina y 14.585 galones de ACPM, demostrando con esto que a pesar de la

comercialización informal el mercado se mantiene atractivo para otro tipo de comercializador.

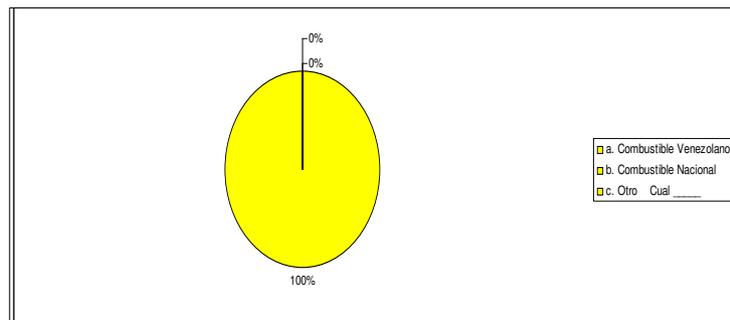
El 100% de las estaciones legalizadas de despacho de combustibles en el municipio de Maicao, respondió que la procedencia del combustible que comercializa, proviene de la hermana republica de Venezuela, y distribuido por la planta de Ayatawacoop generalmente.

Tabla 26. PROCEDENCIA DEL COMBUSTIBLE.

Opción	No.	Total
a. Combustible Venezolano	25	100%
b. Combustible Nacional	0	0%
c. Otro Cual _____	0	0%
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración del autor.

Grafica 26. PROCEDENCIA DEL COMBUSTIBLE



Fuente: Elaboración del autor.

**Tabla 27: Tipos de combustibles comercializados.**

Opción	Si	No
a. Gasolina Corriente	X	
b. Gasolina Extra	X	
c. Gasolina Natural		X
d. Diesel Corriente	X	
e. Diesel Extra.		X

Fuente: Elaboración del autor.

En la frontera Colombo-venezolana la comercialización de combustibles, siempre se ha tenido como un negocio atractivo para quienes a ellos se dediquen, pero a la luz de los resultados que arrojó el censo realizado entre las empresas de servicios de gasolina y ACPM se infiere que es un negocio que solo beneficia a su dueño debido a que los trabajadores son mal remunerados pagándoles el salario mínimo con una jornada laboral de hasta 12 horas diarias. Por otro lado, se estableció que a pesar de ser empresas legalmente constituidas 25 en total, manifiestan que 15 de las mismas tienen sus empleados afiliados a salud, 6 solamente salud y riesgos profesionales y solo 4 manifiestan no tener ninguna relación en esta materia, violando el régimen laboral y la integridad de sus empleados y sus familias.

Por otro lado, se observo con mayor frecuencia en las Estaciones de Servicio que existen en el municipio de Maicao que estas no tienen un mapa de riesgo plenamente definido lo cual le permita afrontar las situaciones que eventualmente se le puedan presentar, a su vez en la entrevistas se conoció que los empleados no tienen ni conocen los principios básicos de seguridad industrial como son la manipulación de extintores, las clases de fuegos que existen entre otros, poniendo en riesgo su propia integridad, al igual que las familias aledañas.

## 6. CONCLUSIONES

Teniendo En cuenta el tipo de economía que se desarrolla en el municipio de Maicao y los tipos de desempleo existentes se pudo determinar que en el sector prevalece el desempleo friccional por la constante movilidad de personas provenientes de otras regiones del país en busca de mejores oportunidades, debido al desplazamiento forzado a raíz de la violencia; con la llegada de este sector poblacional, la crisis del comercio en Maicao y caída de la moneda del vecino país (Bolívar) han contribuido al acelerado crecimiento de la movilidad de comercializadores minoristas de combustible venezolano en la zona urbana del municipio de Maicao, por consiguiente la venta de combustibles ha generados gran cantidad de empleos luego de la caída del comercio, motor principal de la economía del municipio; también es cierto que este negocio está generando inseguridad por su forma de transporte, almacenamiento y distribución .

En la presente investigación, se presentan los elementos más importantes de de las principales leyes y decretos que con relación a la importación y comercialización de combustibles y biocombustibles en Colombia, y por ende en la frontera con Venezuela, el cual está ligado, a la normatividad relacionada con las exenciones especiales que tiene esta zona para su importación, las cuales se mueven alrededor de la ley 191 de 1995, conocida como ley de fronteras, la cual tuvo por objeto, según lo establece su artículo 1º, "...establecer un régimen especial para las zonas de frontera con el fin de promover y facilitar su desarrollo económico, social científico y cultural".

Un factor que contrasta con el marco legal de la importación y comercialización de combustibles es el contrabando, con lo cual se crea un mercado paralelo en el

municipio de Maicao, en el cual el combustible es adquirido en territorio Venezolano con fines de comercialización en territorio colombiano, sin cancelar

Un factor que contrasta con el marco legal de la importación y comercialización de combustibles es el contrabando, con lo cual se crea un mercado paralelo en el municipio de Maicao, en el cual el combustible es adquirido en territorio Venezolano con fines de comercialización en territorio colombiano, sin cancelar los impuestos establecidos para la importación y consumo de combustibles en el país. La gasolina que ingresa al país bajo esta modalidad, constituye el contrabando de combustible, independientemente del volumen que ingrese en cada ocasión, la única razón que incentiva la existencia de un mercado diferencial de precios entre los dos países, que permite que el negocio tenga excelente rentabilidad, al punto que al punto que sigue siendo lucrativo incluso al interior del país, aun cuando es necesario pasar por un número considerable de controles policivos y fiscales en las carreteras que lo comunican con la frontera venezolana. En el municipio de Maicao las zonas en donde se vislumbra mas la problemática son: zona céntrica; triangulo o calles 10 -11 carreras 12, 13 y 14; estacionamientos de vehículos con destino a Riohacha calles 12 y 13 con carreras 12, 13 y 14; estacionamiento de vehículos con destino a Venezuela; estacionamiento de vehículos con destino a Valledupar calle 14 con carrera 11; zona barrio boscan; calles de la 2 a la 9 carreras 11, 12 y 13.

Es claro que de la presente investigación, se puede deducir la procedencia del combustible comercializado en el municipio de Maicao, es de la Republica Bolivariana de Venezuela , donde las autoridades competentes asignan cupos a las cooperativas indígenas debidamente acreditadas, para que se haga la respectiva exportación a las 3 cooperativas indígenas autorizadas por el gobierno de Colombia, para hacer la respectiva importación, siendo la unidad de plantación minero energético (UPME) quien establecerá los volúmenes máximos de

combustibles líquidos derivados del petróleo para la distribución por parte de ECOPETROL S.A. en cada municipio de la respectiva zona de frontera.

A la par con el punto anterior, la sección de la función de distribución por parte de ECOPETROL S.A. o de las actividades que ella comprende se realiza teniendo en cuenta las condiciones propias de cada municipio de zona de frontera, en el caso del municipio de Maicao es importante resaltar la crecimiento organización de los distribuidores mayoristas, donde se encuentran las 2 plantas para el abastecimiento de combustible en todo el departamento de La Guajira, autorizadas por el Ministerio de Minas y Energía, las cuales cumplen con los mas altos estándares de calidad en sus procesos y emplean tecnología de punta, estas plantas de abastecimiento, tienen participación de las cooperativas indígenas del departamento de La Guajira.

En contraste con el punto anterior, llama la atención el incumplimiento de las normas laborales, por parte de algunas de las estaciones de servicio que operan en el municipio, donde tan solo 24% de ellas cumplen con los requisitos de afiliación en salud y riesgos profesionales, según datos del censo realizado a las EDS del municipio de Maicao, así mismo en el censo se detecto que el 4% de los empleados de las EDS, devengan menos de 1 salario mínimo, lo que evidencia que dentro del sector aun se prevalece la informalidad, por lo cual se hace necesario que el estado y las organizaciones involucradas en la cadena de la comercialización de combustibles velen por el cumplimiento de las normas laborales de los trabajadores.

En general la comercialización de combustible en el municipio de Maicao, ha impactado de tal manera que ha impactado de tal manera que actualmente es una

de las principales fuentes de sostenimiento del municipio, tal es el caso que en esta actividad, participan todo tipo de personas, pertenecientes a todos los rangos de edad, e incluyendo mujeres, además el 56% de ellos vive en vivienda arrendada y un 42% tiene entre 3 a 5 personas que dependen de esta actividad, así mismo el 44% solo tiene estudios de primaria, mientras que el 56% ha realizado estudios de bachillerato, al tiempo que el 36% de ellos lleva más de 5 años en la realización de esta actividad y el 28% lleva entre 3 a 5 años, según datos de la encuesta realizada a los comercializadores minoristas del municipio de Maicao lo cual nos permite deducir la falta de oportunidades laborales, de educación, vivienda entre otras, para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas que dependen de esta actividad, trayendo consigo situaciones delicadas de orden público en el municipio, debido a los controles de la DIAN y la Policía Nacional.

La investigación aquí presentada, se constituye como un parámetro para futuras investigaciones que permitan profundizar en la realización de estudios mas detallados, sobre el problema del contrabando de combustibles en la frontera con Venezuela, y la problemática económica y social derivada de esta, el cual debe constituirse como motivo de investigación continua por parte de las entidades involucradas en la regulación de combustibles en Colombia.

## 7. RECOMENDACIONES

- Ejecución de alternativas y/o programas de cooperación tendientes a favorecer a comercializadores minoristas que generen bienestar social a la ciudadanía, teniendo en cuenta el principio del interés general.
- Que el ente gubernamental en este orden de ideas, la alcaldía municipal tome las medidas pertinentes para ejercer sus funciones administrativas de proveer, planificar, organizar, dirigir, ejecutar y controlar actividades relacionadas con la problemática permitiendo una mejor regulación de quienes en ella participan.
- Implementar un proyecto de sensibilización comunicativa general a toda la población civil de impacto pedagógico masivo de comunicación para concientizar a todos los actores de los alcances de la situación.
- Diseñar estrategias eficaces para ayudar a los comercializadores a diversificar sus fuentes de ingreso, de la mano con el sena y demás instituciones del estado.
- Generar estrategias administrativas que conduzcan al mejoramiento de la calidad de vida de quienes en la actividad participan.
- Control a vehículos de cargas de pasajeros intermunicipal o inter - departamental, por entes responsables que no se dejen sobornar.
- Incentivar la propuesta de organización a través de cooperativas que les permitan a los asociados adquirir garantías y ventajas para que puedan ejecutar de una forma más digna su actividad.
- Propiciar investigaciones de esta naturaleza con universidades locales y regionales con la finalidad de coadyuvar al mejoramiento de la situación.
- Suministrar por parte de ECOPETROL combustible a buenos precios que motiven a los comercializadores a convertirse en clientes potenciales de esta entidad y que además garanticen el suficiente combustible en la región para que no exista escasez, ni contrabando y que al consumidor final le parezca atractivo el precio y la calidad del producto. De esta manera gana

el Estado (municipio), ECOPELROL, los comercializadores y el consumidor final.

- Crear medidas para prevenir desastres, porque la actividad genera empleo, ingresos, ahorro o disminución de costos en el combustible favoreciendo a los tenedores de vehículos de la región.
- Reajustar el Programa de Reconversión Socio Laboral de comercializadores minoristas en el que participa ECOPELROL, el SENA y la empresa privada, diseñado para contribuir a la toma de conciencia de las personas que se dedican a la venta ilícita de gasolina y a generar condiciones que faciliten su regreso a la legalidad.
- Disminuir la Sobre tasa de la gasolina preferiblemente en el municipio y la región, la cual es una de las más altas del departamento, esto con el fin de hacer el combustible legal más económico, para que de esta forma pueda competir con el contrabando.
- Aumentar el portafolio de INCENTIVOS. Además de la Capacitación, propiciar las asesorías y el seguimiento a la microempresa. Una propuesta concreta es recibir formación integral bajo los lineamientos de Acción Social de la Presidencia de la República y que sean ubicados en microempresas y elaboren proyectos productivos con el apoyo de la gobernación y la alcaldía por medio de fondos especiales de pro estampilla o prodesarrollo fronterizo- o gestión conjuntamente con ECOPELROL., objeto de apalancamiento con créditos de capital semilla.
- Que las universidades con influencias en la región ejerzan actividades que propicien encuentros relacionados con la problemática, por ser el ente dinamizador con el deber de articular los cuadros de la sociedad, máxime cuando la problemática está en su entorno próximo.

## 8. BIBLIOGRAFÍA

Agency International de Energy (IAE), Energy, Prices and Taxes, Quarterly and Statistics, Third Quarter, 2002.

Caraballo, Leonardo Javier. (2005). Estudio Socioeconómico de los Municipios seleccionados, para conformar la Zona de Integración Fronteriza. Área Táchira (Venezuela) - Norte de Santander (Colombia) Revista Aldea Mundo No. 19 Universidad de los Andes Núcleo Táchira. Venezuela.

Cárdenas, Jennifer. (2006) Azul profundo (en línea). En: ECOPETROL, Carta petrolera. Diciembre de 2005 – Febrero de 2006.[http://www.ecopetrol.com.co/especiales/carta\\_petrolera0206](http://www.ecopetrol.com.co/especiales/carta_petrolera0206).

Centro de estudios de frontera e integración (CEFI) Venezuela Et al. (2005). Propuesta de definición y delimitación de la Zona de Integración Fronteriza Área: Táchira Venezuela - Norte de Santander Colombia.

CEPAL Anuario Estadístico 2002, Balance Preliminar de las Economías de América Latina 2002. Santiago diciembre 2002.

Cerón, Carlos, Torres, Camilo. (2001) Política de Precios en los Mercados Energéticos. Boletín No. 7 Comisión de Regulación de Energía y Gas. Colombia. Bogotá.

Departamento de Energía (DOE) de Estados Unidos y Agencia Internacional de Energía (AIE).<http://www.eia.doe.gov/emeu/internacional/petreleu.htm#limtprices>.

Departamento Nacional de Planeación. Información Básica Departamental La Guajira.

IESA. Zulia Competitividad para el Desarrollo. Diagnostico del Estado Zulia. En: <http://www.zulia.infoagro.info.ve/información%20zulia>.

Girard, Jean-Pierre, con la colaboración de Briere, Suzi: (1999) Una Identidad que Afirmar, un Espacio que Ocupar: Reseña Histórica del Movimiento Cooperativista en el Canadá Francés: 1850-2000; Cátedra de Cooperación Guy-Bernier/UQAM, IRECUS.

McConnell, Campbell R y Brue, Stanley L., Economía Mundial, Prentice Hall, 1994.

Méndez, C. (1997). *Metodología: Guía para la elaboración de diseños de investigación en ciencias económicas, contables y administrativas (2a ed.)*. Bogotá: McGraw-Hill.

Morales, Wilmer. (2002) El Desarrollo Fronterizo Venezolano con Particular Referencia a la Región Zuliana. Revista Aldea Mundo No. 13 Universidad de los Andes. Núcleo Táchira.

SACHS, Jeffrey D. y LARRAIN, Felipe B., Macroeconomía en la economía mundial, Prentice Hall, 1994.

Villamizar, Rodolfo 1997, "Situación Actual de Comercialización e Importación de Combustibles al país desde Venezuela" Policopiado Empresa Colombiana de Petróleos Ecopetrol, Bogotá D.C., Colombia.

# ANEXOS

## Anexo A. CENSO ACADÉMICO

Objetivo: Determinar el impacto económico y social del mercado de combustibles en el municipio de Maicao, departamento de La Guajira, durante el periodo 2004-2009.

Dirigido a: Estaciones legalizadas de despacho de combustibles en el municipio de Maicao.

Nombre de la estación de servicio:

---

1. ¿Cuántos empleos genera la E.D.S?
  - a. De 2 a 3 empleos
  - b. De 4 a 6 empleos
  - c. De 7 a 10 empleos
  - d. Otro \_\_\_\_\_ cual \_\_\_\_\_
2. ¿Cuántas horas diarias laboran sus empleados que expenden combustibles?
  - a. 6 horas
  - b. 8 horas
  - c. 12 horas
  - d. Otro \_\_\_\_\_ cual \_\_\_\_\_
3. ¿A cuanto ascienden los salarios que devengan sus empleados?
  - a. Menos de un salario mínimo
  - b. Un salario mínimo (\$515.000)
  - c. Un salario y medio mínimo
  - d. Otro \_\_\_\_\_ cual \_\_\_\_\_
4. Sus empleados se encuentran afiliados a:
  - a. Salud
  - b. Salud y riesgos profesionales

- c. Ninguno
  - d. Otro \_\_\_\_\_ cual \_\_\_\_\_
5. ¿Cuántos galones de combustible compra mensualmente?
- a. Gasolina: \_\_\_\_\_
  - b. ACPM: \_\_\_\_\_
  - c. Otro \_\_\_\_\_ cual \_\_\_\_\_
6. ¿Cuál es el porcentaje que paga por concepto de sobretasa a la gasolina por galón?
- a. Gasolina: \_\_\_\_\_
  - b. ACPM: \_\_\_\_\_
  - c. Otro \_\_\_\_\_ cual \_\_\_\_\_
7. ¿Cuántos galones de combustible vende por día aproximadamente?
- a. Gasolina: \_\_\_\_\_
  - b. ACPM: \_\_\_\_\_
  - c. Otro \_\_\_\_\_ cual \_\_\_\_\_
8. ¿Cuál es la procedencia del combustible que usted comercializa?
- a. Combustible Venezolano
  - b. Combustible Nacional
  - c. Otro: \_\_\_\_\_ cual: \_\_\_\_\_
  - d.

## **Anexo B. ENCUESTA ACADÉMICA**

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
PROGRAMA DE FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES  
CARTAGENA DE INDIAS D. T y C

Objetivo: Determinar el impacto económico y social del mercado de combustibles en el municipio de Maicao, departamento de La Guajira, durante el periodo 2004-2009.

Dirigido a: Comerciantes minoristas de combustibles venezolanos en el municipio de Maicao.

1. Edad: \_\_\_\_\_
2. Sexo: Femenino: \_\_\_\_\_ Masculino: \_\_\_\_\_
3. En este negocio usted es:
  - a. Dependiente: \_\_\_\_\_
  - b. Independiente: \_\_\_\_\_
4. Nivel de Educación:
  - a. Primaria: \_\_\_\_\_
  - b. Secundaria: \_\_\_\_\_
  - c. Técnica: \_\_\_\_\_
  - d. Universitaria: \_\_\_\_\_
5. ¿Cuántas personas dependen económicamente de usted?
  - a. De 1 a 2 personas
  - b. De 3 a 5 personas
  - c. De 6 a 8 personas
  - d. Otro: \_\_\_\_\_ cual: \_\_\_\_\_
6. Vive en casa:
  - a. Propia. \_\_\_\_\_
  - b. Arrendada: \_\_\_\_\_

- c. Familiar: \_\_\_\_\_
  - d. Otro: \_\_\_\_\_ cual: \_\_\_\_\_
7. ¿A que régimen de salud esta afiliado?
- a. Ninguno
  - b. Subsidiado
  - c. Contributivo
8. Cuantos días a la semana labora?
- a. De lunes a viernes
  - b. De lunes a sábado
  - c. De lunes a domingo
  - d. Otro: \_\_\_\_\_ cual: \_\_\_\_\_
9. En que horario desarrolla esta actividad?
- a. De 5:00 AM a 12:00 PM.
  - b. De 12:00 PM a 6:00pm
  - c. De 6:AM a 6:00pm
  - d. Otro: \_\_\_\_\_ cual: \_\_\_\_\_
10. Realiza otra actividad a parte de esta?
- a. Si \_\_\_\_\_
  - b. No \_\_\_\_\_
  - c. Otra \_\_\_\_\_ Cual \_\_\_\_\_
11. ¿Qué trabajo realizaba antes de ejercer esta actividad?
- a. Comerciante
  - b. Asalariado
  - c. Por destajo
  - d. Otro: \_\_\_\_\_ cual: \_\_\_\_\_
12. Sus clientes principalmente son:
- a. Motos:
  - b. Taxis /Vehículos particulares
  - c. Camiones
  - d. Otro: \_\_\_\_\_ cual: \_\_\_\_\_

13. ¿Quiénes son sus proveedores?
- Los carros de pasajero que transitan en zona de frontera.
  - Las 350/ camiones de transporte de mercancía que transitan en zona de frontera.
  - 
  - La planta de combustible Ayatawacoop
  - Otro:\_\_\_\_\_ cual:\_\_\_\_\_
14. ¿Cuál es el porcentaje de ganancia por galón de gasolina vendido aproximadamente?
15. ¿De que manera afronta usted los posibles efectos de seguridad en la manipulación del combustible?
- Extintores
  - Formación en este tipo de acontecimientos
  - Efectos nocivos
  - Otros :\_\_\_\_\_ cual:\_\_\_\_\_
16. ¿Qué tiempo tiene de estar ejerciendo esta actividad?
- 5 años o mas
  - 3 a 5 años
  - 1 a 3 años
  - Otro\_\_\_\_\_ cual \_\_\_\_\_
18. Que opinión tiene usted acerca de las asociaciones como fuente de empleo:
- Buena: \_\_\_\_\_
  - Muy buena: -----
  - Regular: \_\_\_\_\_
  - Mala: \_\_\_\_\_
- 19: Hace parte de una cooperativa de minoristas:
- Si: \_\_\_\_\_
  - No: \_\_\_\_\_
  - No responde: \_\_\_\_\_