

Asociación Colombiana del Petróleo y Gas

HECHOS DE SOSTENIBILIDAD
Acciones que se ven

Informe económico

Combustibles Líquidos: pilar de la seguridad energética

Contexto del sector en 2025 y expectativas a 2031

Vicepresidencia de Estrategia y Asuntos Regulatorios

Agosto 2026

Contenido

Introducción

1. Aportes del sector a la economía
1.1. Inversión
1.2. Generación de empleo
1.3. Aportes fiscales

2. Precios, consumo y retos en abastecimiento
2.1. Precios de los combustibles
2.2. Costo fiscal del FEPC
2.3. Variación del consumo
2.4. Eventos que pusieron en riesgo el abastecimiento

3. Perspectivas de demanda y oferta a 2031
3.1. Expectativa de comportamiento de la demanda
3.2. Necesidades de abastecimiento y confiabilidad
3.3. El papel clave de los combustibles líquidos en el Fenómeno de El Niño

4. Ejes para la seguridad energética en combustibles líquidos
4.1. Fortalecer el abastecimiento nacional
4.2. Asegurar la confiabilidad del sistema

Nota metodológica: Este informe se construye con base en información estadística oficial y en los resultados de la encuesta realizada por la Asociación Colombiana del Petróleo y Gas (ACP) en diciembre de 2025, dirigida a agentes representativos de toda la cadena de distribución de combustibles líquidos: el refinador/importador, el transportador por poliductos, distribuidores mayoristas afiliados a la ACP (cerca del 90% del mercado), COMCE, Colfecar, IATA y Andemos.



Introducción

En 2025 el sector de combustibles líquidos consolidó su papel estratégico para la economía colombiana, con una participación cercana al **1,5% del PIB** y una inversión total de **$3,1 billones**, orientada al fortalecimiento de infraestructura, ampliación de capacidades de almacenamiento, proyectos de modernización tecnológica y avances en transición energética. De igual forma, generó **248 mil empleos**, evidenciando un impacto sustancial en segmentos intensivos en mano de obra como estaciones de servicio, logística y mantenimiento. Así mismo, el recaudo fiscal derivado del consumo de gasolina y diésel ascendió de $9,1 billones en 2024 a **$9,7 billones en 2025** (+6,5%), fortaleciendo las finanzas del Gobierno nacional y las entidades territoriales.

En materia de precios, el 2025 estuvo marcado por la estabilidad relativa del valor final al consumidor, gracias a la caída de los precios internacionales de refinados y de la TRM (Tasa Representativa del Mercado). Esto permitió avanzar en el cierre de brechas del Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles **(FEPC)** sin presionar el precio al usuario. La gasolina presentó un incremento moderado de **3%**, y el diésel un aumento del **5%**, ambos influenciados por componentes técnicos como el Ingreso al Productor (IP) fósil, la reducción del IP del etanol y del biodiésel, y la evolución natural de los tributos conforme al IPC (Índice de Precios al Consumidor). El costo fiscal del FEPC se redujo 63% frente a 2024, situándose en **$3 billones**.

El **consumo total de combustibles líquidos** creció **0,9%** en 2025, alcanzando 351 KBD (miles de barriles día). La gasolina mostró una recuperación fuerte **(+2,6%), después de una caída del 6% en 2024,** apoyada por la estabilización de precios y la normalización del mercado posterior al inicio del desmonte del subsidio en 2023. La gasolina extra registró un incremento excepcional del **36,3%**, explicado por la reducción del diferencial frente a la corriente y por la mayor penetración de vehículos de alto rendimiento y tecnologías híbridas. El diésel cayó **1,2%**, reflejando ajustes derivados de la eliminación del subsidio para grandes consumidores, la menor demanda eléctrica en comparación con 2024 y la reducción del consumo de quemadores industriales. El consumo de ***jet fuel*** creció **3,4%**, impulsado por la expansión del tráfico aéreo internacional, la apertura de nuevas rutas y la consolidación de Colombia como *hub* regional.

Sin embargo, el abastecimiento enfrentó riesgos significativos durante 2025. Estos retos incluyeron **580 atentados a oleoductos**, **490 válvulas ilícitas**, y **837 bloqueos viales**. Contingencias que presionaron a todos los eslabones de la cadena (refinación, transporte, distribución mayorista y minorista), aunque se logró mantener el suministro mediante importaciones coyunturales, ajustes en logística de internación, cambios en mezclas y gestión activa de inventarios.

El impacto de estos eventos confirma la necesidad de fortalecer la integridad de infraestructura, mejorar capacidades de vigilancia y control, y avanzar hacia la creación de un **Centro Nacional de Operación** que permita gestionar de manera anticipada riesgos sistémicos con enfoque territorial.

De cara al periodo **2026–2031**, los agentes proyectan un crecimiento promedio anual de **1,6%** en el consumo total, 1,5% en gasolina corriente, 1,3% en diésel y 3% en *jet fuel*. El avance sigue condicionado al desempeño económico, a los ajustes regulatorios sobre el FEPC, al ritmo de entrada de tecnologías vehiculares y a la generación térmica en escenarios climáticos críticos, en un contexto donde **el 96% del parque automotor continúa dependiendo de combustibles líquidos**, la transición energética aún es incipiente, con participaciones marginales de vehículos híbridos (0,8%), de GNV (0,1%) y eléctricos (0,1%).

El Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos (PIACL), elaborado por la Unidad de Planeación Minero Energética (UPME) a finales de 2025, advierte que el país deberá aumentar la **capacidad de internación desde la costa al interior**, pues las importaciones estructurales de gasolina podrían alcanzar el **50%** del consumo en 2031; en diésel, se prevén importaciones cercanas al 3% hacia ese año, y en *jet fuel* hasta un 20%, una vez se agoten los márgenes de producción local. Sobre esta necesidad, se plantean dos ejes estratégicos para garantizar la seguridad energética: **asegurar el abastecimiento**, mediante reglas claras en el FEPC, habilitación del *Jet A*, reducción de tiempos regulatorios, remuneración orientada a mercado y creación del Centro Nacional de Operación; y **fortalecer la confiabilidad**, a través de la estructuración de almacenamientos estratégicos, definición de esquemas de administración y remuneración, priorización gubernamental y avance en transición energética mediante mayores mezclas de etanol y desarrollo del SAF (Combustible Sostenible de Aviación, en español). Estas líneas de acción buscan anticipar riesgos crecientes, asegurar resistencia operativa y sostener la competitividad del sector en el marco de una transición energética gradual.

1. Aportes del sector a la economía

El petróleo y el gas representan el 64% de la matriz del consumo final de energía, y en específico, el 42% del consumo final de energía del país corresponde a combustibles líquidos. El sector de combustibles líquidos, a través de todas las actividades que integran la cadena de distribución, **representa aproximadamente el 1,5% del PIB nacional**, desempeñando un papel determinante en la formación de inversión, la generación de empleo y la provisión de ingresos fiscales para la Nación y los entes territoriales. Su operación constituye un componente crítico para la seguridad energética del país y para la estabilidad del suministro de productos refinados (gasolina corriente, gasolina extra, diésel y *jet* A1).

$3,1B

Inversión total 2025

Crecimiento del 6,8% respecto a 2024 ($2,9 billones)

248K

Empleos generados

64 mil directos y 184 mil indirectos en la cadena de distribución

$9,7B

Recaudo fiscal 2025

Crecimiento del 6,5% frente a $9,1 billones en 2024

1,5%

Participación PIB

Rol estratégico en la economía y seguridad energética nacional

1.1. Inversión

En 2025, la inversión total del sector fue de **$3,1 billones**, lo que corresponde a un **crecimiento del 6,8%** respecto a la inversión registrada en 2024 ($2,9 billones). Este nivel de inversión refleja la continuidad de proyectos estratégicos orientados a reforzar la confiabilidad del sistema de abastecimiento y a modernizar la infraestructura asociada. Entre los principales ejes se destacan:

Plantas de abasto y almacenamiento

Ampliación de capacidades operativas, modernización tecnológica, mejoras en confiabilidad, adecuaciones en sistemas eléctricos y de instrumentación, actualización de sistemas de manejo de productos y fortalecimiento de procesos de operación y mantenimiento.

Expansión de infraestructura de transporte

Inversiones en sistemas de transporte por poliducto—proyectos de *loops*, estaciones de bombeo y optimizaciones hidráulicas—orientadas a incrementar la capacidad de movilización de combustibles y reducir vulnerabilidades frente a contingencias.

Incremento de capacidad de almacenamiento operativo y comercial

Ampliación de tanques, adecuaciones para aumentar el volumen utilizable, refuerzos estructurales y mejoras en sistemas de protección contra incendios.

Integridad de infraestructura y protección de producto

Integridad mecánica, gestión de corrosión, sistemas de contención, mejoras de trazabilidad y reducción de pérdidas no técnicas (hurto, desviaciones operativas, etc).

Proyectos de transición energética

Electromovilidad, ampliación de infraestructura de (Gas Natural Vehicular), GNV, sistemas de eficiencia energética en plantas y flotas.

Para 2026 se proyecta un aumento de la inversión sectorial hasta **$3,3 billones (+6,4%)**, impulsado por proyectos considerados estratégicos para la modernización del suministro de combustibles líquidos, tales como:

- **Mejora de calidad en la Refinería de Barrancabermeja:** inversión orientada a la reducción de azufre en gasolinas, con el objetivo de alcanzar **10 partes por millón de azufre** en cumplimiento de estándares internacionales (Ecopetrol, 2025).
- **Puesta en operación de la Terminal de Almacenamiento Operativo (TAO) del Aeropuerto El Dorado**: permitirá incrementar la resiliencia del suministro de *jet fuel* para el principal nodo aeroportuario del país (Cenit, 2025).

- **Ampliación de capacidades en plantas mayoristas**: mejoras en sistemas de protección contra incendios, modernización eléctrica, ampliación de facilidades de cargue y descargue, rehabilitación de tanques y fortalecimiento de infraestructura crítica (Mayoristas, 2025).

1.2. Generación de empleo

Durante 2025, la cadena de distribución de combustibles líquidos generó aproximadamente **248 mil empleos**, de los cuales **64 mil corresponden a empleo directo** y **184 mil a empleo indirecto**, principalmente en actividades de administración, logística, seguridad, vigilancia, servicios operativos y mantenimiento. El **30%** de los empleos está ocupado por mujeres, lo que refleja una participación significativa en un sector históricamente masculinizado.

Para 2026 **no se dispone de proyecciones de empleo**, aunque se anticipa que factores macroeconómicos—incluyendo el **incremento del salario mínimo**—podrían generar presiones sobre la estructura laboral de la cadena, en particular en el segmento **minorista**, que es intensivo en mano de obra y concentra cerca de **49.500 empleos**.



64 mil empleos directos del total de 248 mil



184 mil empleos indirectos en logística y servicios



Participación de mujeres

En este segmento, el aumento de costos laborales puede traducirse en ajustes en horarios, redistribución de turnos y posibles afectaciones en contratación, especialmente en estaciones de servicio pequeñas o independientes, cuya operación depende fuertemente de costos fijos laborales.

1.3. Aportes fiscales

El consumo de gasolina y diésel constituye una de las fuentes más relevantes de recaudo para las finanzas públicas, al concentrar la tributación derivada del **Impuesto Nacional a la Gasolina y al Diésel (INGA)**, el **Impuesto al Valor Agregado (IVA)**, el **impuesto al carbono**, y, a nivel territorial, las **sobretasas departamentales y municipales**.

En 2025, el **recaudo total asociado a estos combustibles alcanzó aproximadamente $9,7 billones**, lo que representa un **crecimiento del 6,5%** respecto al año anterior (de **$9,1 billones** en 2024 a **$9,7 billones** en 2025). De este monto, **$5,7 billones** correspondieron al **Gobierno Nacional**, mientras que **$4 billones** se destinaron a departamentos y municipios a través de la sobretasa.

El incremento observado responde principalmente a dos factores técnicos:

Actualizaciones normativas indexadas a inflación:

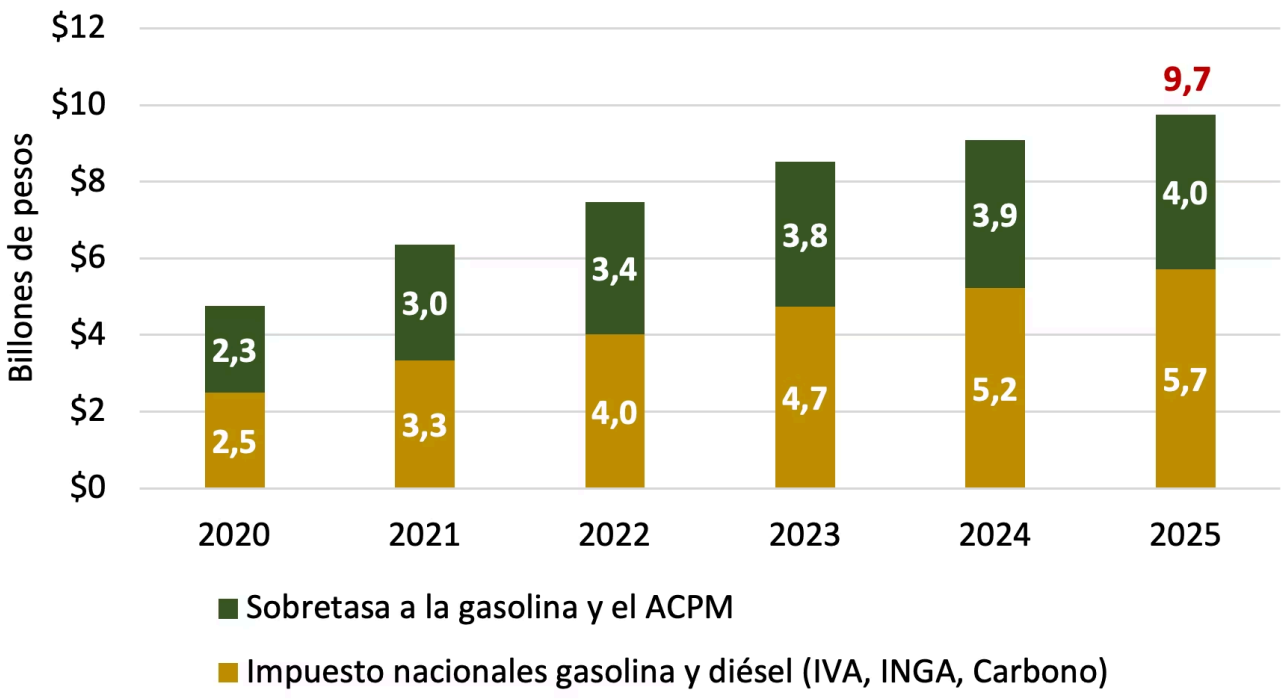
Los componentes tributarios —impuesto nacional y sobretasas— se ajustaron conforme a la variación del IPC, lo cual elevó automáticamente las bases gravables aplicadas durante 2025, aún en un contexto de relativa estabilidad de precios finales.

Aumento del Ingreso al Productor (IP) de la gasolina:

El incremento significativo del Ingreso al Productor (IP) contribuyó a aumentar la base del IVA, dado que este tributo se liquida sobre el precio antes de impuestos. El proceso de cierre de brecha frente al precio internacional elevó transitoriamente esta base gravable, generando un impacto directo en el recaudo nacional.

Para 2026, con precios y demanda estables de la gasolina y diésel, y con el incremento normativo de las tarifas según la inflación, se proyecta un recaudo fiscal superior a **los $10 billones.**

Ilustración 1. Recaudo estimado de impuestos al consumo de combustibles líquidos



Fuente: ASGA, SICOM y cálculos ACP.

2. Precios, consumo y retos en abastecimiento

2.1. Precios de los combustibles

Gasolina Motor Corriente

En 2025, el **precio de referencia de la gasolina motor corriente** en estación de servicio registró un incremento del **3% anual** (≈ **$406/galón**), comportamiento moderado frente a las variaciones observadas en **2023 (+48%)** y **2024 (+7%)**, periodos en los cuales la política pública buscó **sobrepasar el precio internacional de referencia** para reducir la brecha del FEPC.

La **reducción de los precios internacionales** de la gasolina en la Costa del Golfo y de la **TRM** permitieron mantener **estabilidad en el precio interno** de la gasolina, dinámica que habilitó un aumento sustancial en la **compensación al FEPC**, que pasó de **$1.650/galón en enero de 2025** a **$4.600/galón en enero de 2026**.

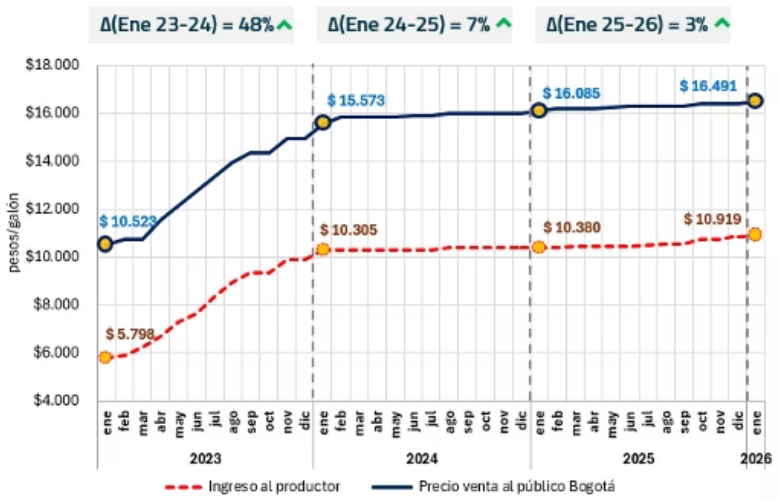
Componentes técnicos del precio:

IP del etanol: presentó una **reducción del 21%**, descendiendo de **$15.994/galón** a **$12.612/galón**, impulsada principalmente por la caída de la **TRM** y del precio internacional del **azúcar**, índice al cual está indexado este biocombustible.

IP fósil de gasolina: aumentó **5%** durante 2025, debido a la reducción del costo del etanol, que permitió incrementos graduales del IP fósil sin afectar el IP ponderado (mezcla reglamentaria E10) ni el **precio final al usuario**. Esta estrategia aumentó la capacidad del FEPC para captar compensación.

Otros componentes tarifarios: transporte, márgenes mayoristas y minoristas, impuesto nacional, impuesto al carbono y sobretasa crecieron conforme a la **variación del IPC**, de acuerdo con la normativa vigente.

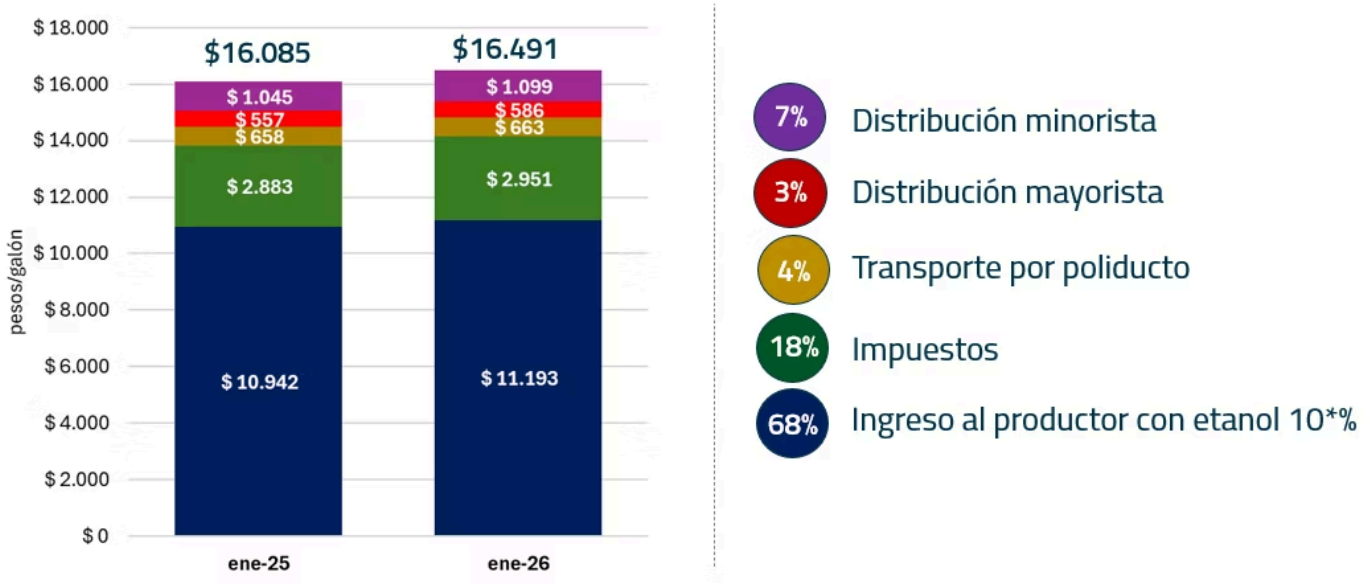
Ilustración 2. Precios de venta e IP de la Gasolina Motor Corriente Oxigenada (Bogotá D.C.)



Fuente: CREG y cálculos ACP.

Para 2026 se proyecta una **reducción progresiva del Precio de venta al Público (PVP)** en función del cierre de la brecha entre el precio nacional y el internacional, junto con los ajustes naturales indexados al IPC.

Ilustración 3. Componentes precio de referencia Gasolina Motor Corriente Oxigenada (Bogotá D.C.)



Fuente: CREG y cálculos ACP. Este año se logró mantener una mezcla estable de etanol al 10%, aportando a la reducción de emisiones GEI y a la transición energética. Porcentajes aproximados al entero más alto.

Diésel con mezcla de biodiésel

En 2025, el **precio de referencia del diésel** aumentó **5%** (≈ **$550/galón**), explicado principalmente por la estrategia del Gobierno nacional orientada a **continuar cerrando la brecha del FEPC**. Al igual que en la gasolina, la reducción del precio internacional y la caída de la TRM permitieron que el precio nacional permaneciera relativamente estable, reduciendo así la magnitud del **subsidio del FEPC** desde **$4.700/galón (ene-2025)** hasta **$1.600/galón (ene-2026)**.

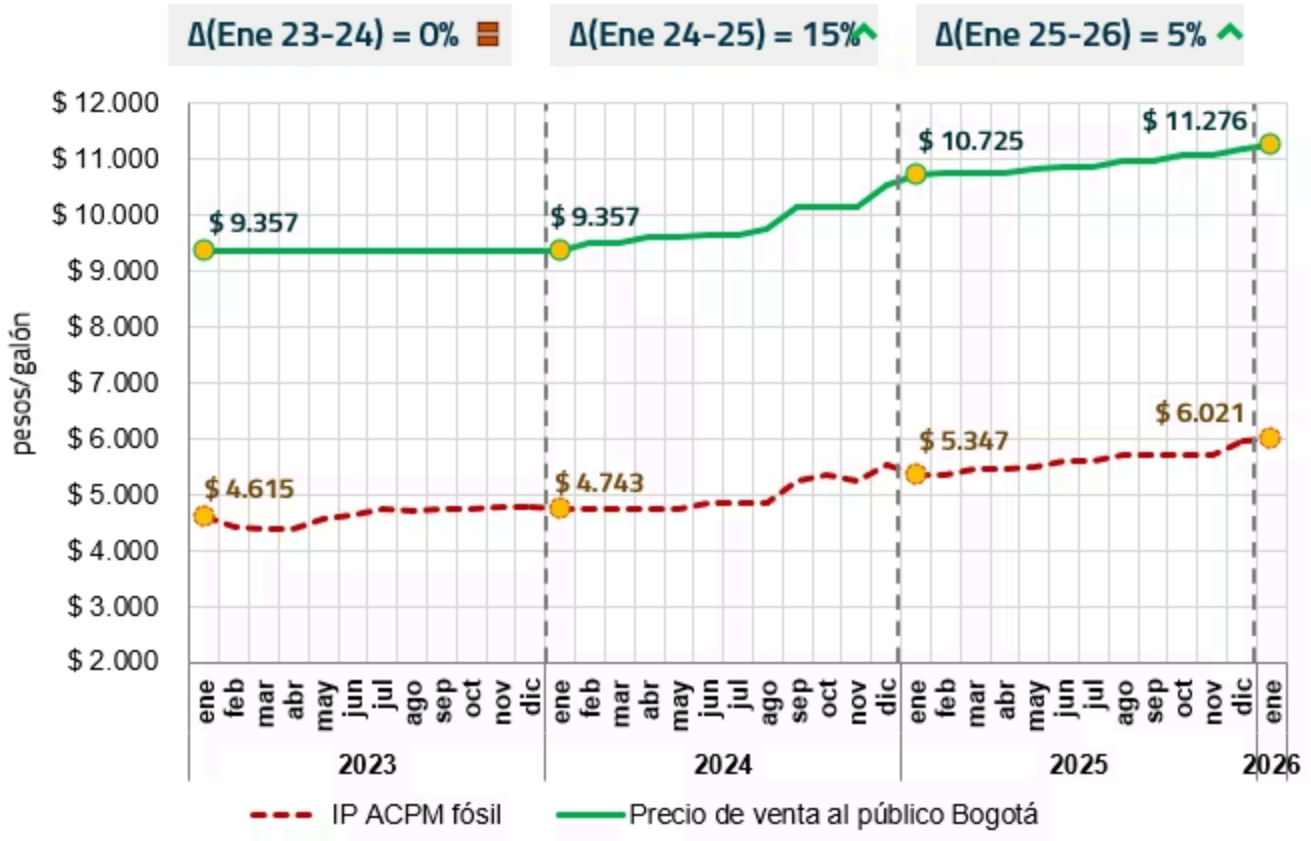
Componentes técnicos del precio:

IP del biodiésel: cayó **12%**, de **$21.572/galón** a **$18.966/galón**, debido principalmente a la reducción de la TRM y del precio internacional del **aceite de palma**, insumo indexador del biodiésel.

IP fósil del diésel: aumentó **13%** durante 2025, de **$5.347/galón** a **$6.021/galón**. La caída del biodiésel permitió incrementos del IP fósil sin impacto relevante en el precio final, ya que el **IP ponderado (B10)** se mantenía estable. Esta menor presión sobre el PVP facilitó la reducción del subsidio al FEPC.

Otros componentes: transporte, márgenes de distribución y tributos evolucionaron conforme al **IPC**, de acuerdo con la regulación aplicable.

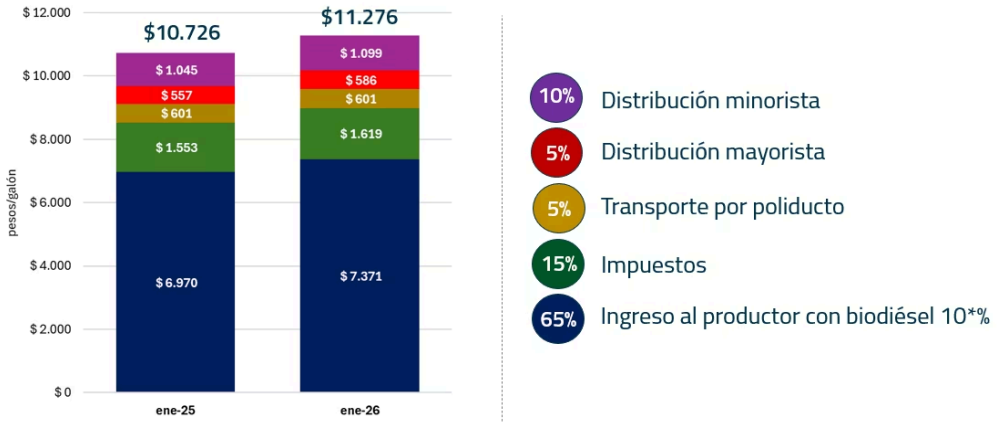
Ilustración 4. Variación de los precios de venta e IP de ACPM-diésel (Bogotá D.C.)



Fuente: CREG y cálculos ACP.

Para 2026 se estima un aumento **progresivo del PVP** en función del cierre de la brecha entre el precio nacional y el internacional, junto con los ajustes naturales indexados al IPC. También se espera la posible implementación del Decreto 1428 de 2025, que pretende eliminar el subsidio solo en algunas ciudades para vehículos de servicio particular, diplomático y oficial, con excepción de vehículos que presten el servicio público, con el objetivo de corregir distorsiones en el uso de subsidios y proteger las finanzas públicas. Sin embargo, la metodología podría presentar algunos retos, como se explicará más adelante.

Ilustración 5. Componentes del precio de venta de ACPM-diésel (referencia Bogotá D.C.)



Fuente: CREG y cálculos ACP. Este año, se logró mantener una mezcla estable de etanol al 10%, aportando a la reducción de emisiones GEI y a la transición energética. Porcentajes aproximados al entero más alto.

2.2. Costo fiscal del FEPC

La **eliminación gradual del subsidio a la gasolina** y la decisión de mantener su precio **por encima del precio internacional** transformaron a este combustible en el principal vehículo de **compensación del FEPC**. Mientras en enero de 2025 la brecha nacional–internacional era de **$1.650/galón**, para enero de 2026 esta aumentó a **$4.600/galón**, no por incrementos del precio doméstico, sino por la **caída del precio internacional y de la TRM**. Esta diferencia fue clave para acelerar la recuperación del Fondo.

En contraste, en el caso del **diésel** la situación fue opuesta; el país continúa **subvencionando** este combustible, aunque con una brecha cada vez más reducida. La diferencia entre el precio nacional y el internacional pasó de **$4.700/galón (ene-2025)** a **$1.600/galón (ene-2026)**, gracias a ajustes graduales del precio interno y a la caída de los precios externos.

> En términos netos, **en enero de 2025 se subsidiaban $3.050/galón**, mientras que **en enero de 2026 la relación se invierte**, y el sistema **compensa +$3.000/galón** al FEPC. Esto ha permitido acelerar la corrección del déficit histórico del Fondo.

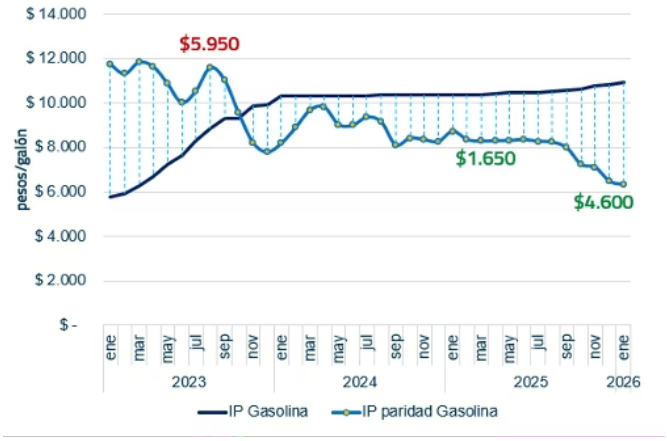


Ilustración 6. Precio nacional (IP gasolina) VS internacional (IP paridad gasolina). **Fuente: CREG y cálculos ACP.**

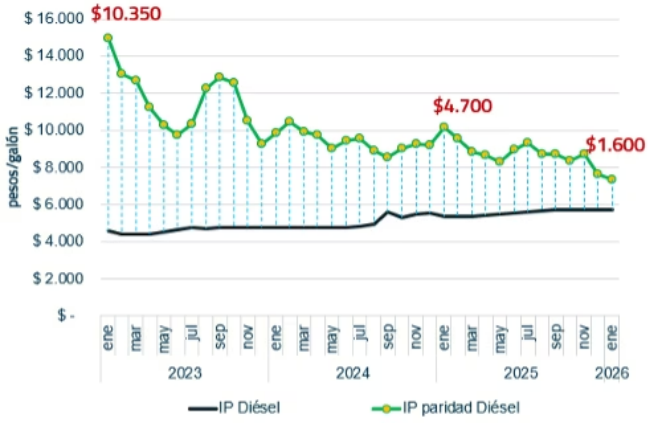
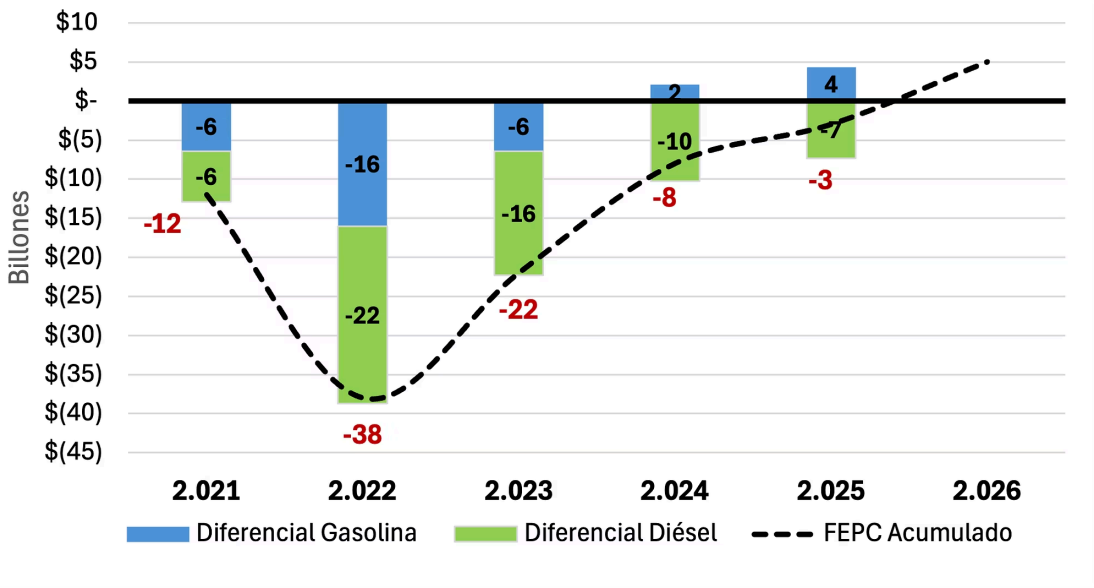


Ilustración 7. Precio nacional (IP diésel) VS internacional (IP paridad diésel). **Fuente: CREG y cálculos ACP.**

> En 2025, el costo fiscal del FEPC se situó en torno a **$3 billones**, lo que implica una **reducción de 63%** respecto a 2024.

Ilustración 8. Costo fiscal del FEPC en los últimos cinco años y estimado 2026



Fuente: ASGA, SICOM y cálculos ACP.

Con base en los resultados recientes del FEPC, el Gobierno nacional definió **dos líneas de intervención para 2026** orientadas a la gestión del diferencial de precios y la sostenibilidad del Fondo.

1 **Reducir progresivamente la brecha de $4.600/galón** entre el precio nacional de la gasolina y su referencia internacional. Este ajuste se implementaría **de manera gradual**, condicionado al seguimiento permanente del comportamiento de los **precios internacionales del crudo y refinados**, así como de la **TRM**, con el objetivo de evitar choques abruptos en el mercado y preservar la capacidad del FEPC para generar compensaciones en el corto plazo. Ya fue publicada por el Ministerio de Minas y Energía la primera reducción de $500/galón a partir del 1 de febrero de 2026.

2 Intervenir el **subsidio remanente al diésel**, cuya magnitud se ha reducido considerablemente. Para ello, el Decreto 1428 de 2025 propone **eliminar el subsidio únicamente en ciertas ciudades** y exclusivamente para **vehículos de servicio particular, diplomático y oficial**, exceptuando aquellos que prestan **servicio público**. Esta focalización pretende corregir distorsiones en el uso del subsidio, proteger las finanzas públicas, y reducir presiones sobre el FEPC.

Sin embargo, la metodología planteada introduce **retos técnicos y regulatorios relevantes**, entre ellos:

- **Gestión del IP diferencial y reporte a usuarios finales:** las estaciones de servicio (EDS) deberán publicar el valor de venta diferenciada y reportarlo adecuadamente, además de administrar el reintegro correspondiente a Ecopetrol. Esto exige sistemas de información unificados y confiables para evitar inconsistencias operativas, contables y tributarios.

- **Identificación de vehículos beneficiarios o excluidos:** según la memoria justificativa del Decreto, en Colombia para el 2025 se registraron 19,8 millones de vehículos (según el RUNT son alrededor de 21,3 millones), de los cuales 1 millón utiliza diésel. Del millón identificado, 743.000 corresponden a vehículos de servicio particular, diplomático, servicio público y oficial. Por lo anterior, solo 295.000 vehículos serían sujetos al esquema propuesto.
- **Beneficios reducidos de la medida:** el Gobierno estimó un beneficio de $386,7 mil millones, con un subsidio al diésel de $4.605/galón. Hoy, por el comportamiento de los precios internacionales y de la TRM el subsidio se ha reducido a $1.600/galón, reduciendo a su vez los beneficios de la medida a $134 mil millones, según estimaciones ACP.
- **Costos regulatorios y de fiscalización:** la implementación requiere sistemas de verificación para identificar vehículos elegibles en EDS, ajustes en los sistemas contables de las estaciones de servicio, y una mayor capacidad de vigilancia y control frente a posibles desplazamientos de demanda hacia zonas donde se mantenga el subsidio o potenciales incrementos de contrabando interno. Dichos costos regulatorios podrían superar los beneficios derivados de la propuesta.

En la coyuntura actual, caracterizada por una **reducción significativa de la magnitud del subsidio**, el país cuenta con las condiciones necesarias para **eliminar el subsidio al diésel de manera uniforme a nivel nacional**, sin incurrir en los **altos costos regulatorios y operativos** asociados al esquema focalizado contemplado en el **Decreto 1428 de 2025**. En este contexto, una estrategia alternativa basada en **ajustes graduales y simétricos** resulta técnicamente más eficiente. En particular:

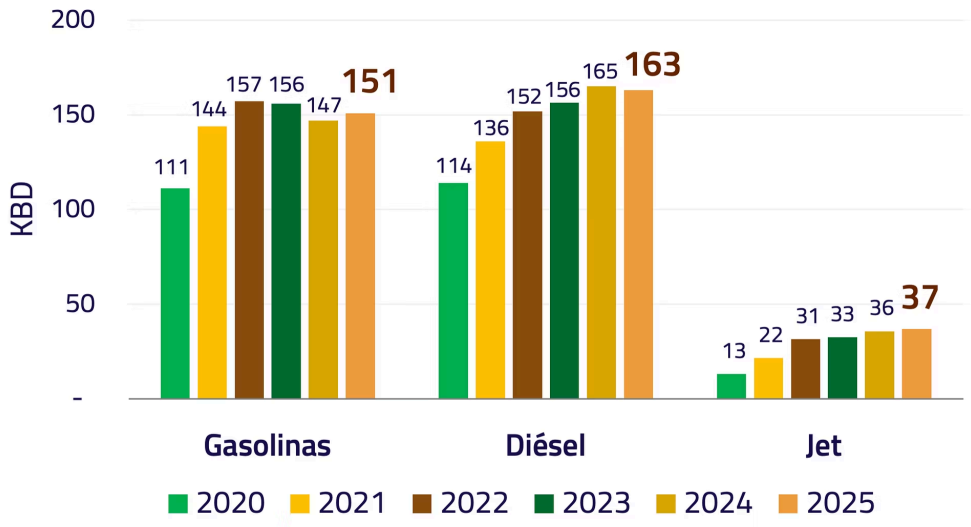
- **Incrementos progresivos del precio del diésel**, orientados a completar el proceso de cierre de brecha.
- **Reducciones graduales en el precio de la gasolina**, aprovechando el margen generado por mantener el precio nacional estable ante la caída de los precios internacionales.

> Este enfoque evita la creación de sistemas diferenciados de identificación, reporte, control y fiscalización —cuya implementación y operación representaría costos superiores a los beneficios esperados— y facilita una convergencia ordenada y nacionalmente homogénea de los precios de los combustibles.

2.3. Variación del consumo

En 2025, el **consumo total de combustibles líquidos** —incluyendo gasolinas, diésel y *jet fuel*— registró un crecimiento de **0,9% anual**, alcanzando un promedio de **351 mil barriles día (KBD)**. La demanda de gasolina se recuperó frente a años anteriores y aumentó 2,6%, al igual que la del combustible de aviación, que presentó un incremento del 3,4%. Por otro lado, el consumo de diésel cayó 1,2%.

Ilustración 9. Consumo de combustibles líquidos



Fuente: ASGA, SICOM y cálculos ACP.

Gasolina Motor Corriente

En 2025, el consumo nacional de gasolinas revirtió la tendencia contractiva observada en los dos años previos. **Tras las caídas de 2,5% en 2023 y 6% en 2024, la demanda presentó una recuperación de 2,6% anual,** coherente con la estabilización de precios internos.

El comportamiento por tipo de gasolina evidencia dinámicas diferenciadas. **La demanda de gasolina corriente registró un crecimiento de 1,8% anual, impulsado por:**

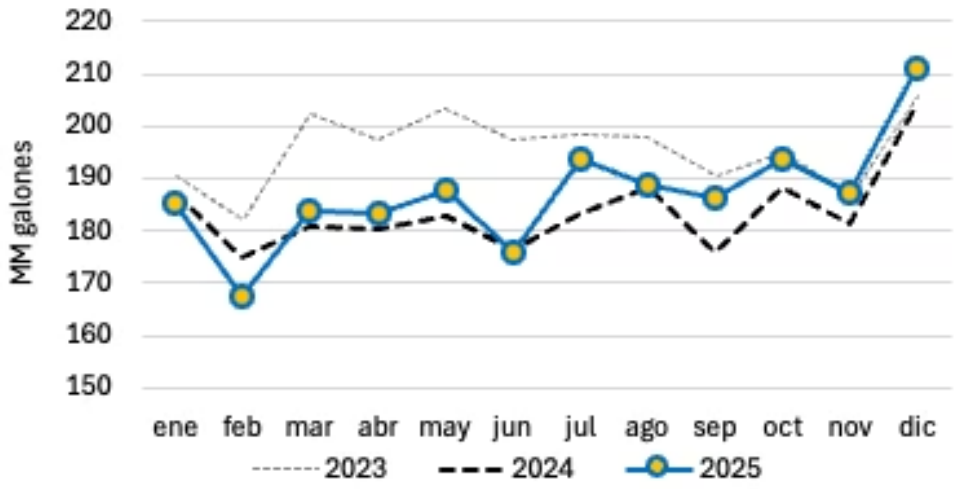
- La consolidación del proceso de adopción de precios, posterior al desmonte gradual del subsidio aplicado en 2023.
- La estabilización del precio final al consumidor durante 2024 y 2025.

En el caso del consumo de gasolina extra, registró un aumento del 36,3%, crecimiento atípicamente alto desde el punto de vista histórico. Este incremento responde principalmente a:

- La reducción del diferencial de precios frente a la gasolina corriente, lo que mejoró la competitividad de la extra.
- El incremento proporcional de vehículos con motores de mayor compresión y tecnologías híbridas que optimizan su desempeño con combustibles de mayor octanaje.

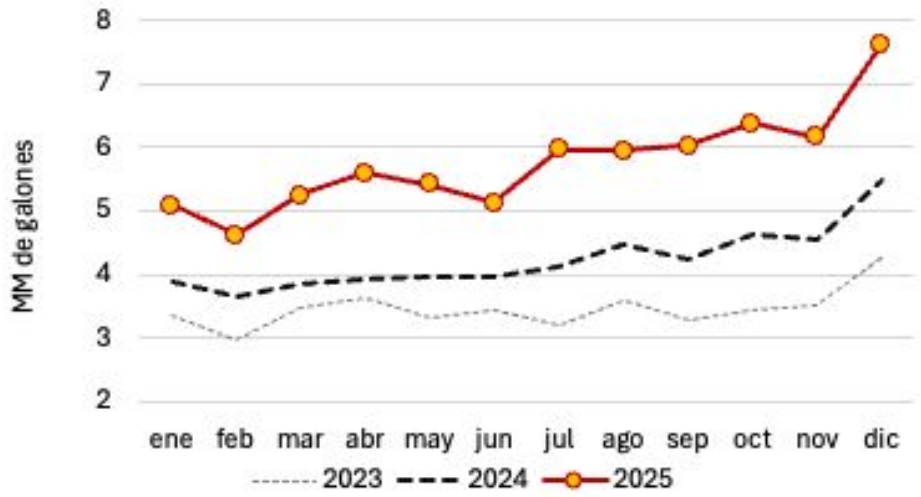
En conjunto, la expansión de la demanda de gasolinas en 2025 refleja una normalización del mercado luego del ajuste estructural derivado de la eliminación progresiva del subsidio, y sugiere una estabilización del consumo.

Ilustración 10. Consumo de gasolinas corriente



Fuente: ASGA, SICOM y cálculos ACP.

Ilustración 11. Consumo de gasolina extra



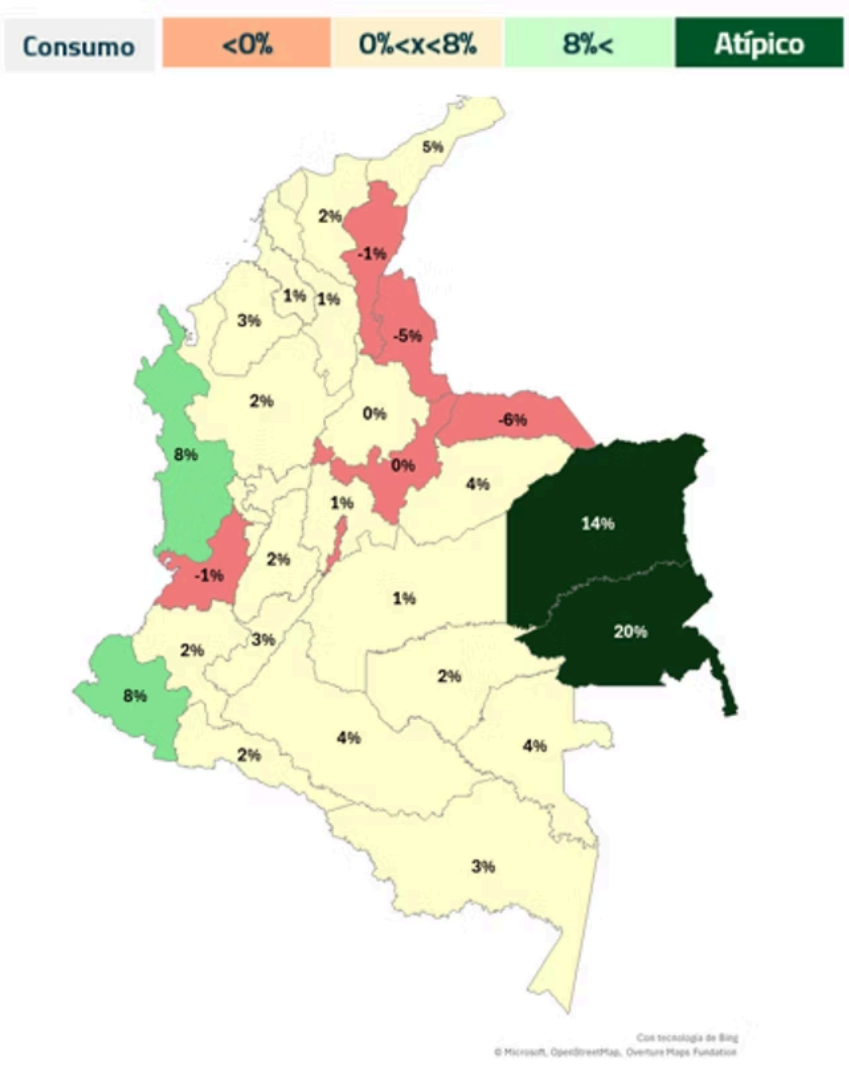
Fuente: ASGA, SICOM y cálculos ACP.

Por último, se identifica un posible incremento del contrabando de gasolina corriente en zonas de frontera (ZDF), fenómeno asociado al deterioro de la confiabilidad operacional en corredores críticos del sistema de transporte. En particular, el aumento de válvulas ilícitas en los tramos Pozos Colorados–Galán y Galán–Salgar ha generado una reducción observable en las ventas oficiales de combustibles en departamentos fronterizos como Cesar, Norte de Santander y Arauca.

Adicionalmente, se identifican patrones de consumo atípico en departamentos como Vichada y Guainía, donde la demanda reportada no resulta consistente con los patrones históricos ni con los determinantes económicos de consumo local. Estos comportamientos podrían responder a desplazamientos de demanda.

Estos elementos refuerzan la necesidad de fortalecer los **mecanismos de control operativo**, la vigilancia sobre infraestructuras vulnerables y la coordinación interinstitucional para mitigar impactos sobre el abastecimiento la competencia en los mercados regionales de combustibles.

Ilustración 12. Variación del consumo de gasolinas por departamento (2025 vs. 2024)



Fuente: ASGA, SICOM y cálculos ACP.

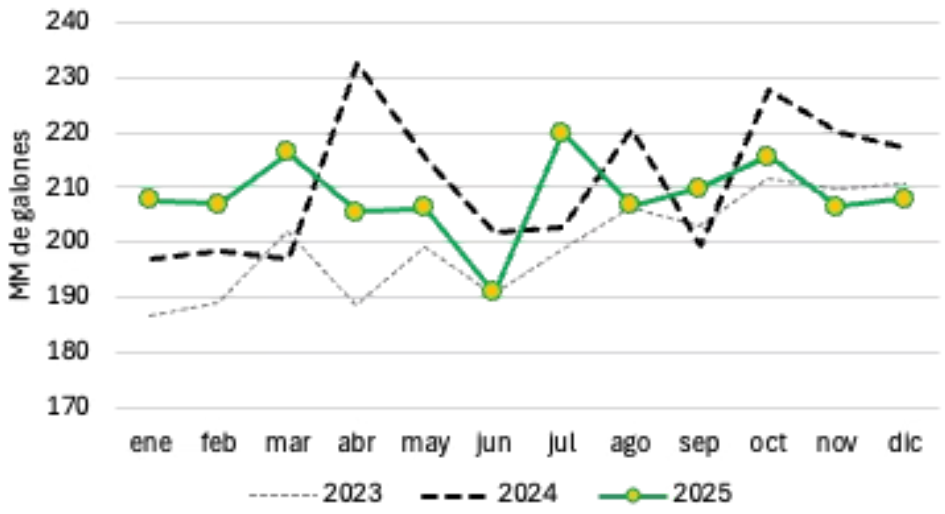
Diésel con mezcla de biodiésel

El consumo de diésel con mezcla de biodiésel registró en 2025 una **contracción del 1,2%**, resultado de una dinámica heterogénea entre segmentos de demanda y de los efectos rezagados de las señales regulatorias implementadas en 2024. Los principales factores explicativos son:

- **Ajuste en grandes consumidores y consumidores finales (>20.000 gal/mes):** en 2024, este segmento presentó una caída del 21% en su consumo, consecuencia directa de la eliminación del subsidio al diésel para estos agentes bajo el Decreto 763 de 2024. No obstante, en 2025 se observó una recuperación parcial del 4%, principalmente por procesos de sustitución energética; ciertos consumidores retornaron al diésel ante limitaciones de oferta de otros energéticos.

- **Reducción del consumo de quemadores industriales:** el consumo de diésel para quemadores industriales se redujo de forma prácticamente total tras la eliminación del subsidio, en línea con las señales regulatorias del Ministerio de Minas y Energía orientadas a desincentivar el uso del diésel en aplicaciones no prioritarias.
- **Expansión del consumo en estaciones de servicio:** en contraste con los segmentos anteriores, se registró un **crecimiento del 5% en las EDS automotrices** y un **incremento del 48% en las EDS fluviales**.
- **Baja demanda del diésel en el sector eléctrico:** el consumo de diésel para generación eléctrica permaneció en niveles bajos durante 2025. No obstante, se prevé un **incremento significativo** en escenarios de **Fenómeno de El Niño (FEN)**, debido a la limitada disponibilidad de otros energéticos.

Ilustración 13. Consumo de ACPM-diésel



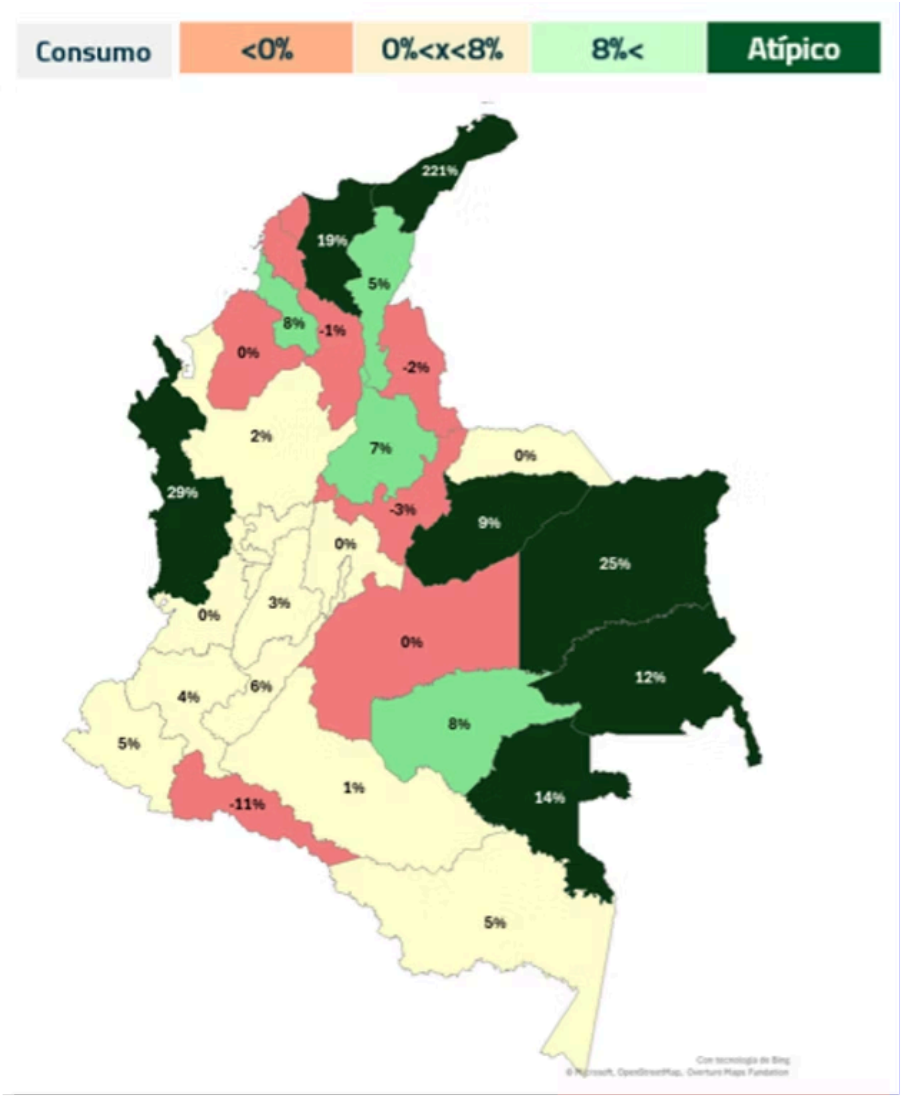
Fuente: ASGA, SICOM y cálculos ACP.

Finalmente, el análisis territorial del consumo evidencia que **la mayoría de los departamentos registraron incrementos dentro de los rangos esperados en su demanda de diésel durante 2025**. No obstante, este comportamiento no fue homogéneo en todo el país.

En los departamentos con presencia significativa de **grandes consumidores vinculados a la minería y a la producción de hidrocarburos**, la demanda mostró variaciones diferenciadas. Aunque estos territorios evidenciaron inicialmente una caída pronunciada del consumo en 2024 —derivada de la **eliminación del subsidio al diésel para altos volúmenes**—, en 2025 se observa una **recuperación parcial**, atribuida al **retorno de algunos clientes** que restablecieron su consumo tras ajustar sus estructuras de costos y sustituir energéticos alternativos menos competitivos.

En contraste, los departamentos donde en 2024 se utilizó diésel para **generación eléctrica de respaldo** presentan una **reducción del consumo en 2025**. Esto se explica por el **bajo uso de generación térmica** durante el año, dado que las condiciones hidrológicas y operativas fueron más favorables respecto al escenario de estrés energético previo.

Ilustración 14. Variación del consumo de ACPM-diésel por departamento (2025 vs. 2024)



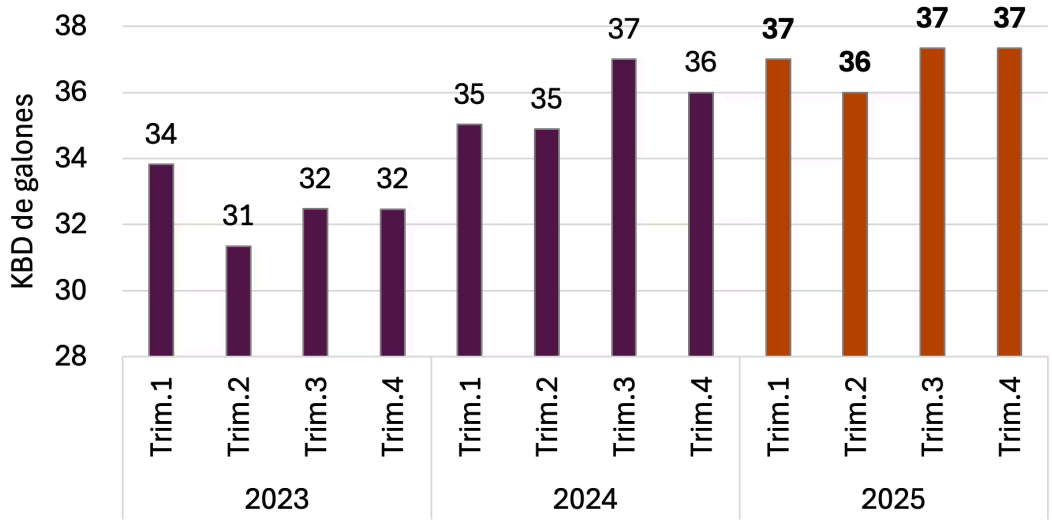
Fuente: ASGA, SICOM y cálculos ACP.

Jet fuel (combustible de aviación)

El aumento del 3,4% en la demanda de *jet fuel* durante 2025 se explica, con base en la información reportada por la Aeronáutica Civil, por el comportamiento diferencial de los principales impulsores del mercado aéreo y un récord nacional en el transporte de pasajeros tanto nacionales como internacionales.

- **Pasajeros nacionales (contracción del 1,1%):** la disminución en el número de pasajeros domésticos responde a ajustes operativos de aerolíneas, redistribución de rutas internas, entre otros.
- **Pasajeros internacionales (crecimiento del 8%):** fuerte dinamismo del mercado internacional impulsado por la apertura de nuevas rutas, la recuperación del turismo, la entrada de nuevos operadores en 2024 y la consolidación de Colombia como *hub* regional.
- **Transporte de carga aérea (incremento del 9%):** expansión del transporte de carga, asociada al aumento de la conectividad logística y la recuperación de cadenas globales de suministro.

Ilustración 15. Consumo de Jet Fuel



Fuente: ASGA, SICOM y cálculos ACP.

2.4. Eventos que pusieron en riesgo el abastecimiento

La distribución de combustibles líquidos es una cadena que involucra diferentes eslabones. Desde el recibo del crudo para la refinación de derivados, su transporte por poliductos o cisternas vía terrestre, hasta su almacenamiento, mezcla con biocombustibles y distribución a las estaciones de servicio, si un eslabón falla, se generan rezagos en los demás.

La coordinación de todos los agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos y el liderazgo del Ministerio de Minas y Energía permitieron superar contingencias en los diferentes eslabones y asegurar la atención de la demanda en todo el territorio nacional. Se implementaron medidas como logística de internación, cambios en la dieta de las refinerías, ajustes logísticos, manejo de inventarios, modificación en mezclas de biocombustibles e importaciones.

Sin embargo, en 2025 se presentaron más de 580 atentados a oleoductos, principalmente en Caño Limón-Coveñas (74%), Bicentenario (17%) y otros (8%). El transporte de combustibles refinados por poliducto fue el **segundo eslabón más impactado**, registrándose más de **490 válvulas ilícitas** durante el mismo periodo. La distribución geográfica evidencia una fuerte concentración en dos corredores críticos de **Pozos Colorados – Galán (53%)**, **Galán – Salgar (34%) y otros tramos (13%). Se estima que estos eventos representaron costos operativos de aproximadamente 75 mil millones de pesos.**

Ilustración 16. Caracterización de los eventos que afectaron el abastecimiento en 2025



Fuente: Ecopetrol, Cenit y ACP (2025).

Por otro lado, según cifras reportadas por **Colfecar**, se registraron **837 bloqueos a nivel nacional**, los cuales generaron **afectaciones económicas estimadas en $2,4 billones**. Estos eventos incluyeron cierres de vías estratégicas, interrupciones prolongadas en corredores de alto flujo y restricciones operativas que impactaron directamente la movilidad de carga y la disponibilidad oportuna de combustibles en diversos territorios. En la **distribución mayorista**, se identificaron **214 eventos operativos** que comprometieron la continuidad del abastecimiento. Estos incidentes —entre los cuales se incluyen bloqueos a plantas de almacenamiento, restricciones de acceso por cierres o paradas técnicas en poliductos por efecto de válvulas ilícitas— pusieron en riesgo aproximadamente **33 millones de galones** de combustibles durante el año.

+580

Atentados a oleoductos

74% Caño Limón-Coveñas, 17% Bicentenario, 8% otros

+490

Válvulas ilícitas

53% Pozos Colorados–Galán, 34% Galán–Salgar

837

Bloqueos viales

$2,4 billones en afectaciones económicas estimadas (Colfecar)

214

Eventos distribución mayorista

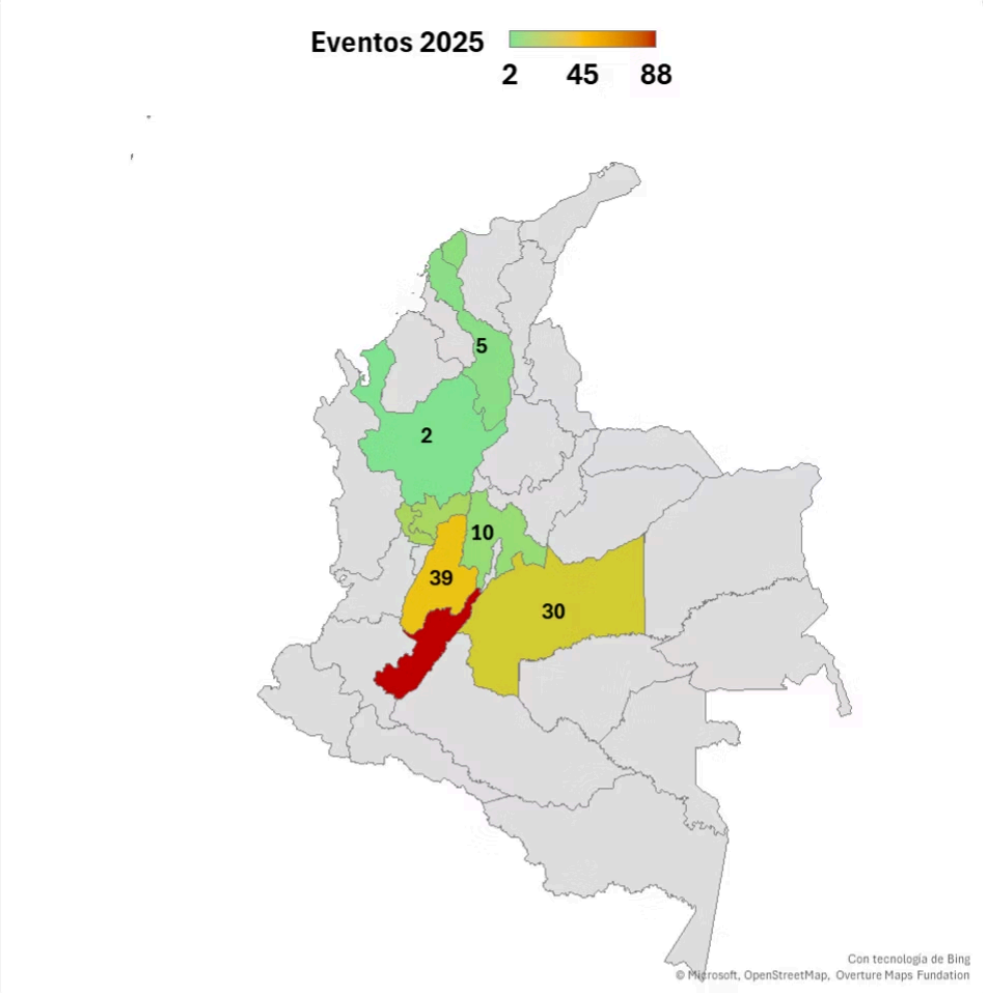
~33 millones de galones en riesgo durante el año

En conjunto, la información evidencia un **riesgo sistémico transversal** en la cadena de abastecimiento, donde:

- La **refinación** se ve afectada por atentados en infraestructura crítica.
- El **transporte por poliductos** enfrenta una presión creciente por actividades ilícitas que comprometen la integridad y disponibilidad del sistema.
- La **distribución mayorista** absorbe impactos por bloqueos y por interrupciones en el transporte de producto.
- La **distribución minorista** sufre rezagos derivados del comportamiento acumulado de los eslabones anteriores.

Estas dinámicas refuerzan la importancia de políticas de **seguridad energética**, inversión en **integridad de infraestructura**, fortalecimiento de **mecanismos de control y vigilancia**, y la necesidad de consolidar un **Centro Nacional de Operación** que permita anticipar y gestionar estos riesgos con enfoque territorial, que puedan solventarse con almacenamientos estratégicos.

Ilustración 17. Caracterización de los eventos que afectaron la distribución mayorista en 2025



Fuente: Cálculos ACP.

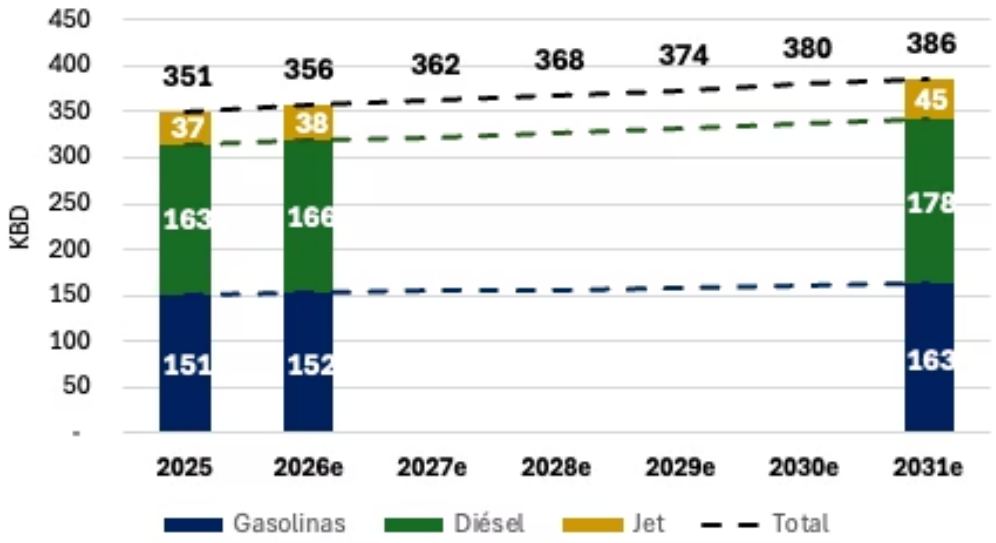
3. Perspectivas de demanda y oferta a 2031

A continuación, se presentan las perspectivas de los agentes de la cadena de distribución respecto de la variación del consumo para el periodo 2026 – 2031, los factores que inciden al alza o la baja, y los posibles requerimientos de importación e internación.

3.1. Expectativa de comportamiento de la demanda

Según la visión de los agentes encuestados, la demanda total de combustibles líquidos crecería, en promedio, al **1,63%** en 2026 y al **1,58%** promedio anual en el mediano plazo (2027–2031).

Ilustración 18. Perspectiva de crecimiento del consumo



Fuente: Cálculos ACP.

En el **corto plazo (2026)**, las expectativas de los agentes de la cadena indican un crecimiento moderado en los principales combustibles, con trayectorias condicionadas por factores macroeconómicos, regulatorios y tecnológicos.

- **Gasolina motor corriente (GMC):** se proyecta un incremento de **0,9%**, coherente con la **normalización del mercado** luego de la eliminación del subsidio y la consecuente adopción de nuevos niveles de precios por parte de los consumidores. La variación final dependerá del **crecimiento económico**, especialmente en sectores intensivos en movilidad, y la mayor penetración de **vehículos híbridos**, que presentan consumos más eficientes y podrían contener parcialmente el crecimiento de la demanda.
- **Gasolina extra:** se anticipa un crecimiento de **1,1%**, impulsado por la **mejora continua en la calidad del combustible**, el mantenimiento de un **diferencial de precio** competitivo frente a la gasolina corriente, y la expansión del parque automotor **híbrido y de gama media/alta**, cuyo desempeño se optimiza con combustibles de mayor octanaje.

- **Diésel:** la demanda de diésel crecería **1,8%**; no obstante, esta expectativa podría revisarse a la baja en función de eventuales **ajustes al precio interno** asociados al proceso de cierre de brecha del FEPC, y la política que adopte el **Ministerio de Minas y Energía** respecto a la eliminación o focalización del subsidio.
- ***Jet fuel*:** muestra la mayor expansión proyectada, con un crecimiento de **4%**, fundamentado en el aumento de la **conectividad aérea internacional**, especialmente hacia ciudades secundarias y terciarias, y el atractivo de Colombia como destino para aerolíneas internacionales. Sin embargo, existen factores que podrían limitar el cumplimiento de esta expectativa, como el **retraso en la regulación** para habilitar plenamente la importación y comercialización de *Jet* A, los **atrasos en la entrega de aeronaves *Boeing***, que restringen capacidad operacional, y la posibilidad de **eventos que afecten el abastecimiento**, dada la fragilidad logística evidenciada en periodos anteriores.

Para el mediano plazo (2027-2031), se prevé un incremento anual del 1,5% en el consumo de gasolina corriente y 1,3% en diésel, y del 3% en *jet*. Los principales factores que incidirán en el comportamiento de estos consumos siguen siendo el crecimiento de la economía, las decisiones de política pública que se desarrollen en 2026 y las variaciones que se puedan presentar en el ritmo de entrada al parque automotor de diferentes tipos de vehículos (convencionales, híbridos, dedicados a gas y eléctricos). Así mismo, la generación térmica, o los nuevos usos en el sector industrial por sustitución de otros energéticos, podrían potenciar las expectativas de crecimiento.

Sin embargo, **es importante mencionar que,** en términos de la matriz de movilidad, el 96% de los vehículos en circulación operan con combustibles líquidos convencionales, reflejando la alta dependencia energética del transporte colombiano. Las tecnologías alternativas mantienen una presencia marginal en la flota: los vehículos híbridos/eléctricos representan el 1%, mientras que el GNV (Gas Natural Vehicular) registra una participación del 3%. Esto confirma que la transición hacia tecnologías de bajas o cero emisiones aún es incipiente.

3.2. Necesidades de abastecimiento y confiabilidad

El Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos (PIACL), expedido de forma definitiva por la UPME en diciembre de 2025, plantea un mensaje claro para el futuro del abastecimiento en Colombia: *"El análisis de abastecimiento **presenta la necesidad de incrementar capacidad de internación de producto proveniente de fuentes nacionales y alternas** desde **la costa norte al interior del país**"*.

El problema, entonces, no es solo sobre la importación de combustibles que será una necesidad creciente en el mediano y largo plazo, sino cómo se internará, de manera eficiente, este combustible a los mercados del interior y sur del país. Considerando la capacidad actual de producción de las refinerías**[1]**, la expectativa de mediano plazo sería el aumento gradual de las importaciones estructurales de gasolina, diésel y *jet*. Esto sin tener en cuenta las importaciones coyunturales que se puedan requerir para asegurar el abastecimiento ante cambios en las condiciones operativas de las refinerías, la ocurrencia de eventos de fuerza mayor o mantenimientos.

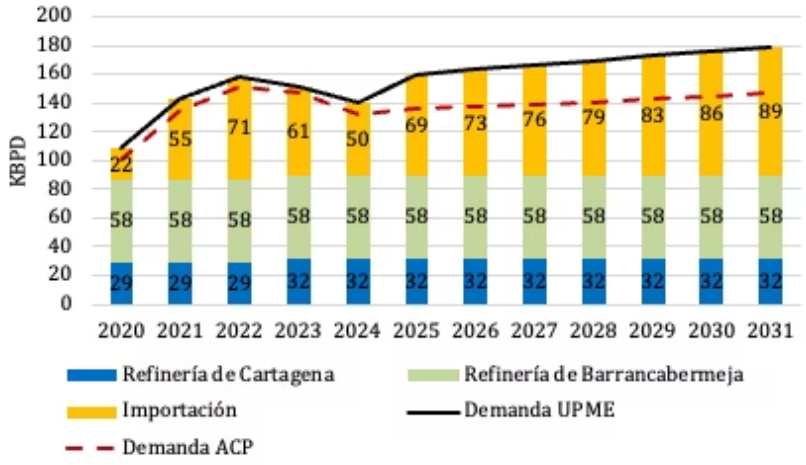
[1] Reportada por el Refinador en los Planes de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la Unidad de Planeación Minero-Energética (UPME)

Como soporte a la confiabilidad, la UPME plantea los almacenamientos estratégicos para contar con combustible de respaldo ante cualquier contingencia. Actualmente el Gobierno nacional ya definió ubicación y capacidades requeridas; sin embargo, hace falta la remuneración eficiente y la operatividad y administración de estos almacenamientos.

Gasolina Motor Corriente

En 2025 se importó el **43%** del consumo de gasolina corriente básica. Para **2031**, se proyectan importaciones estructurales hasta del **50% de la demanda**.

Ilustración 19. Balance gasolina básica

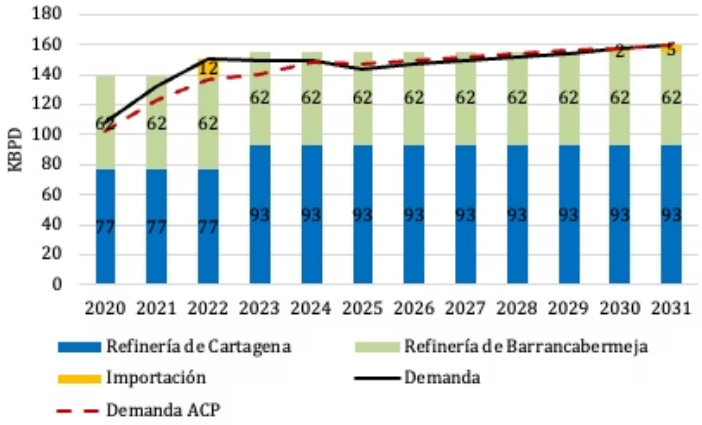


Fuente: PIACL (UPME, 2025)

Diésel

En 2025, las importaciones fueron para industrias de carbón, principalmente. La UPME proyecta que no se requerirán importaciones hasta 2029 y que representarían hasta el 3% del consumo en 2031.

Ilustración 20. Balance ACPM-diésel

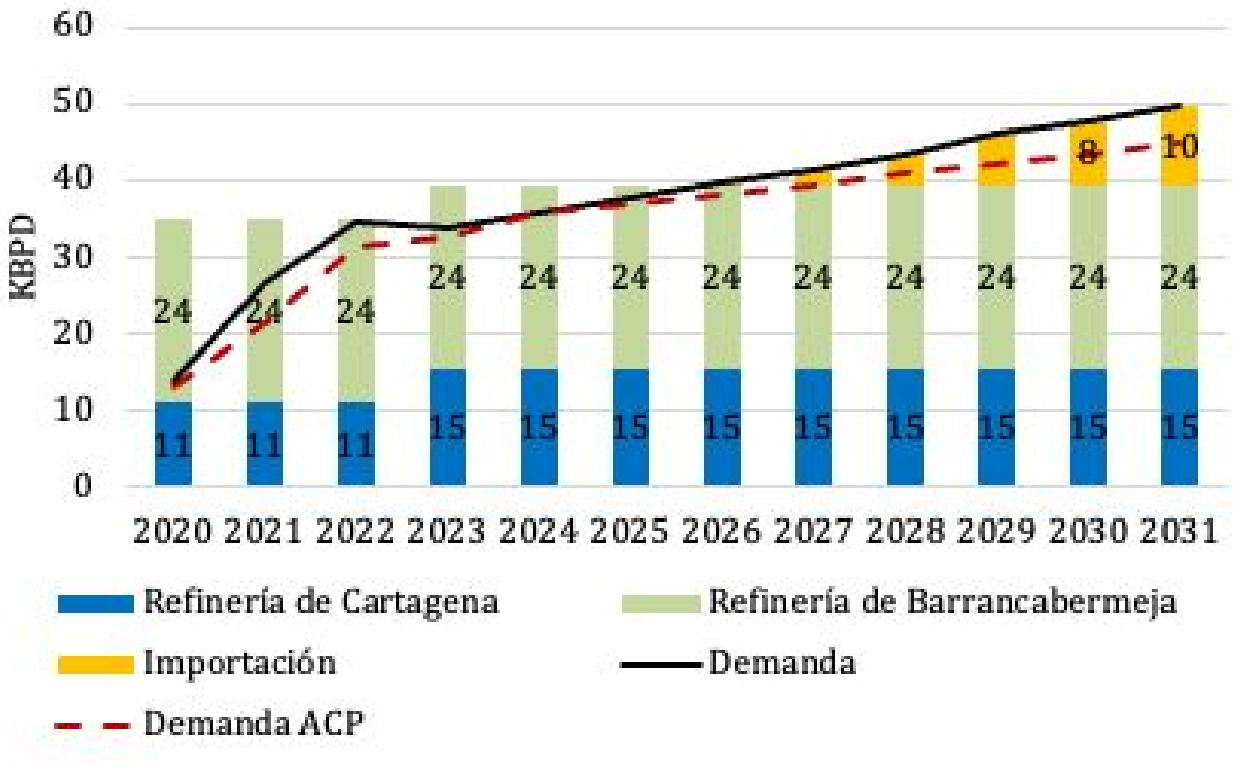


Fuente: PIACL (UPME, 2025)

Jet Fuel

Con una capacidad de refinación que aumentó de 37 a 39 KBD en la última actualización del PIACL, se estiman importaciones estructurales a partir del 2027, que podrían aumentar hasta un 20% en 2031.

Ilustración 21. Balance Jet Fuel



Fuente: PIACL (UPME, 2025)

3.3. El papel clave de los combustibles líquidos en el Fenómeno de El Niño

El Fenómeno de El Niño ha sido uno de los principales moduladores de la variabilidad climática en Colombia durante las últimas décadas. Se origina por el calentamiento anómalo de las aguas superficiales del Océano Pacífico ecuatorial, lo que altera los patrones de circulación atmosférica y genera, en la mayor parte del territorio colombiano, una reducción de las lluvias y un aumento de las temperaturas.

Entre los eventos históricos más relevantes se destacan los de 1982-1983, 1991-1992, 1997-1998, 2009-2010, 2015-2016 y 2023-2024, siendo los de 1982-1983, 1997-1998 y 2015-2016 considerados entre los más severos por sus efectos sobre los embalses, la generación hidroeléctrica, el abastecimiento de agua, la agricultura y el incremento de incendios forestales.

El último evento fue durante 2023-2024 y alcanzó la categoría de "fuerte", al persistir por un periodo mayor a 12 meses. Para 2026, el IDEAM y diversos centros internacionales han advertido de una alta probabilidad de un nuevo Niño de categoría "muy fuerte", similar a los episodios más intensos observados históricamente.

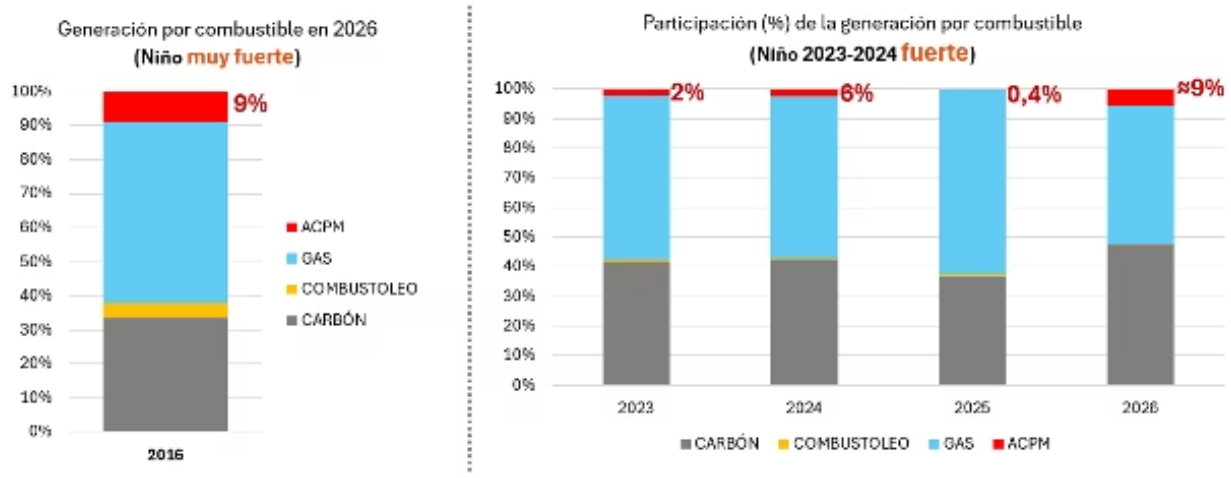
En estos eventos, el diésel constituye el combustible de última respuesta para garantizar la confiabilidad y continuidad del suministro eléctrico, debido a que el sistema energético colombiano incrementa significativamente su dependencia de la generación térmica.

Mientras que en El Niño 2023-2024 la participación del diésel osciló entre 2% y 6% de la generación eléctrica, para un escenario similar al de 2016, categorizado como "muy fuerte", se proyecta que el diésel alcance cerca del 9% de la generación, lo que representa un aumento sustancial en su utilización.

Esto implica un mayor volumen (30% más de la demanda actual) al que la oferta nacional puede ofrecer, por lo que se deben planear con anticipación las importaciones y logística de internación con el fin de afrontar esta coyuntura.

En este contexto, asegurar la disponibilidad logística, operativa y regulatoria del diésel resulta fundamental para evitar riesgos de abastecimiento energético, apoyar la seguridad eléctrica nacional y mitigar los impactos económicos y sociales asociados a un Niño de alta intensidad.

Ilustración 22. Participación de los combustibles líquidos en el Fenómeno de El Niño



Fuente: XM (2026)

4. Ejes para la seguridad energética en combustibles líquidos

El Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos establece claramente **la necesidad crucial de definir los pasos para garantizar la seguridad energética en combustibles líquidos que requiere el país, que hoy se encuentra en riesgo.** Además de las obras de infraestructura propuestas en este plan, a continuación, se presentan las líneas de acción prioritarias que desde ACP se proponen, orientadas a anticipar riesgos crecientes, robustecer la resistencia operativa y preservar la competitividad del sector en el contexto de una transición energética gradual. Estas acciones se articulan bajo dos ejes estratégicos: **asegurar el abastecimiento** y **fortalecer la confiabilidad** del sistema de combustibles líquidos.

Eje 1: Fortalecer el abastecimiento nacional

Reglas claras en el FEPC

Establecer criterios precisos sobre los agentes habilitados para realizar importaciones de combustibles, garantizando que dichas operaciones sean técnica y económicamente viables dentro del marco del FEPC.

Habilitación del Jet A

La Ley 1450 de 2011 restringe el traslado de sobrecostos de importación a un único agente. Se propone habilitar la participación de otros agentes para promover un mercado más competitivo y eficiente para el Jet A1.

Creación del Centro Nacional de Operación

Instancia centralizada para la gestión, integración y análisis operativo en tiempo real, ante la creciente complejidad en la operación de combustibles con mayores volúmenes de importación.

Reducción de tiempos regulatorios

Mecanismos regulatorios más ágiles y predecibles para evitar rezagos en la expedición de permisos operativos que afectan la continuidad y eficiencia de la operación.

Remuneración orientada a mercado

La diversidad de agentes, su distribución geográfica y el nivel de competencia habilitan la posibilidad de avanzar hacia esquemas de libertad vigilada, promoviendo señales de precios más eficientes.

Reducción FEPC

Mantener al mínimo la deuda FEPC, activando su mecanismo solo en altas volatilidades de precio para proteger al productor o los usuarios finales y garantizar precios eficientes al usuario final.

Eje 2: Asegurar la confiabilidad del sistema

Estructuración de almacenamientos estratégicos

Definir los esquemas de administración, remuneración y priorización gubernamental asociados al desarrollo de inventarios estratégicos. La expedición de las resoluciones del Ministerio de Minas y Energía será clave para formalizar las obras y habilitar su ejecución.

Transición energética mediante mayores mezclas de etanol

El etanol contribuye al aseguramiento del abastecimiento al sustituir parcialmente el combustible fósil en situaciones de escasez, mientras reduce emisiones y apoya el cumplimiento de las metas nacionales de transición energética.

Desarrollo del SAF (Combustible Sostenible de Aviación)

Actualmente no existe un biocombustible ampliamente disponible para reducir emisiones en el transporte aéreo. El SAF se posiciona internacionalmente como la alternativa más avanzada para la descarbonización del sector aeronáutico, por lo que su impulso en Colombia es estratégico.

Ilustración 22. Ejes para la seguridad energética en combustibles líquidos

