



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
EMPRESARIALES
CARRERA DE COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES**

TEMA:

**Análisis sobre el impacto económico por la eliminación del subsidio a la
gasolina en el Ecuador**

AUTOR:

Rubio Flores, Kevin Josué

**Componente práctico del examen complejo previo a la obtención del
título de Licenciado en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe**

TUTOR:

Santillán Pesantez, Jaime Antonio. Ing. MBA.

**Guayaquil, Ecuador
12 de marzo del 2021**



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
EMPRESARIALES**
CARRERA DE COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente **componente práctico del examen complejo**, fue realizado en su totalidad por **Rubio Flores, Kevin Josué**, como requerimiento para la obtención del título de **Licenciado en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe**

REVISOR

f. _____
Santillán Pesantez, Jaime Antonio

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____
Knezevich Pilay, Teresa Susana

Guayaquil, a los doce días del mes de marzo del año 2021



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
EMPRESARIALES**
CARRERA DE COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Rubio Flores, Kevin Josué**

DECLARO QUE:

El componente práctico del examen complejo, Análisis sobre el impacto económico por la eliminación del subsidio a la gasolina en el Ecuador previo a la obtención del título de **Licenciado en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los doce días del mes de marzo del año 2021

EL AUTOR (A)

f. _____
Rubio Flores, Kevin Josué



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
EMPRESARIALES**
CARRERA DE COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES

AUTORIZACIÓN

Yo, **Rubio Flores, Kevin Josué**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución el **componente práctico del examen complejo, Análisis sobre el impacto económico por la eliminación del subsidio a la gasolina en el Ecuador**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los doce días del mes de marzo del año 2021

EL AUTOR:

f. _____
Rubio Flores, Kevin Josué



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES**

Certificación de Antiplagio

Certifico que después de revisar el documento final del trabajo de titulación **Análisis sobre el impacto económico por la eliminación del subsidio a la gasolina en el Ecuador**, presentado por el estudiante **Rubio Flores, Kevin Josué**, fue enviado al Sistema Antiplagio URKUND, presentando un porcentaje de similitud correspondiente al 0 %, por lo que se aprueba el trabajo para que continúe con el proceso de titulación.

URKUND

Document Information

Analyzed document Ensayo Rubio Flores.docx (D96746100)
Submitted 2/28/2021 5:22:00 AM
Submitted by
Submitter email kevin.rubio02@cu.ucsg.edu.ec
Similarity 0%
Analysis address jaime.santillan.ucsg@analysis.orkund.com

Sources included in the report


FIRMA DEL PROFESOR



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
EMPRESARIALES
CARRERA DE COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

Knezevich Pilay, Teresa Susana

DECANO O DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

Rodríguez Bustos, Andrea Johanna

COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA

f. _____

Garzón Jiménez, Luis Renato

OPONENTE

INDICE

INDICE	VII
ÍNDICE DE TABLAS	VII
RESUMEN.....	VIII
ABSTRACT.....	IX
INTRODUCCIÓN	2
Antecedentes	4
Planteamiento del problema.....	6
Justificación	7
Objetivo General	8
<i>Delimitación espacial</i>	8
<i>Delimitación teórica</i>	9
<i>Delimitación temporal</i>	9
DESARROLLO.....	10
CONCLUSIÓN.....	24
REFERENCIAS	28

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. <i>Representacion de los subsidios. Proforma año 2019 y 2020.</i>	10
Tabla 2. <i>Evolución del valor de los subsidios. Periodo 2015- 2020</i>	15

RESUMEN

Los subsidios llegaron a la economía ecuatoriana en el año 1974 por el auge petrolero que se vivía en esa década, actualmente se encuentran inscritos constitucionalmente como un instrumento de la política fiscal del Estado para la redistribución de los ingresos (Art. 285), sin embargo, siempre han tenido un papel significativo desde el retorno a la democracia, aportando en campos generales de acción como la seguridad social, el desarrollo urbano, desarrollo agrícola, desarrollo social y combustibles (Miño, 2018).

Hasta el año 2019, el presupuesto del estado mostraba que los subsidios otorgados hacia los derivados del petróleo representaban más del 55% del total, donde a partir de finales del 2019 se decidió eliminarlo progresivamente, comenzando con la gasolina súper cuyo subsidio se eliminó totalmente. Posteriormente se instituyó un sistema de banda de precios para que el valor de venta al público de la gasolina ecopaís y combustible diésel, tengan un incremento gradual mensual y lleguen a liberar sus precios como en los mercados internacionales.

La eliminación de los subsidios hacia los combustibles y gasolinas no representan una gran afectación al bolsillo de las personas que tienen la posibilidad de tener un auto, y se demostró que, para los transportistas públicos y privados, a pesar del alza que tiene el combustible, siguen percibiendo ganancias. El único derivado del petróleo que sí representa una ayuda económica para una gran parte del pueblo ecuatoriano es el gas licuado de petróleo, mismo que debería tener una focalización para poder evitar el contrabando.

Palabras Claves: Ecuador, Subsidios, Gasolina, Petróleo, Precio, Crisis fiscal

ABSTRACT

The subsidies reached the Ecuadorian economy in 1974 due to the oil boom in that decade, currently they are constitutionally registered as an instrument of the State's fiscal policy for the redistribution of income (Art. 285), however, have always had a significant role since the return to democracy, contributing in general fields of action such as social security, urban development, agricultural development, social development and fuels (Miño, 2018).

Until 2019, the state budget showed that the subsidies granted to petroleum derivatives represented more than 55% of the total, whereas of the end of 2019 it was decided to phase them out, starting with super gasoline whose subsidy was totally eliminated. Subsequently, a price band system was instituted so that the retail value of eco-country gasoline and diesel fuel have a gradual monthly increase and release their prices as in international markets.

The elimination of fuel and gasoline subsidies does not represent a great impact on the pockets of people who have the possibility of owning a car, and it was shown that, for public and private transporters, despite the rise in fuel, they continue to receive profits, and it is not as indicated that they work at a loss. The only oil derivative that represents an economic aid for a large part of the Ecuadorian people is liquefied petroleum gas, which should be targeted in order to avoid smuggling.

Keywords: Ecuador, Subsidies, Gasoline, Petroleum, Price, Tax crisis

INTRODUCCIÓN

En el Ecuador los precios de los combustibles no resultan ser competitivos, ya que son subsidiados por el estado, sus precios no corresponden con los precios establecidos en los mercados internacionales. Estas ayudas económicas son conocidas como subsidios o subvención. Es considerado también como un opuesto de los impuestos, debido a que influye mucho en los precios finales de los bienes o servicios entregados.

Los países latinoamericanos y en particular Ecuador, deben enfocarse en realizar una nueva forma de organización del gasto público, centrándose en eliminar ineficiencias y reorientando el gasto para lograr el crecimiento y equidad para sus ciudadanos. Para lograr aquello se necesita que los gobiernos logren determinar cuáles son las ineficiencias existentes, el origen y tamaño. En el Ecuador uno de los egresos más importantes son los subsidios a los combustibles, mismos que fueron instaurados desde el año 1974 por la bonanza petrolera de esos años, misma que perdura hasta el día de hoy y que ningún gobierno ha sido capaz de eliminarlos o lograr algún tipo de reforma sustancial (Escribano, 2019).

Existen 131 países que subsidian productos petroleros y a su vez comercian el 94% del petróleo mundial, estos están divididos en 32 países desarrollados, 26 emergentes y 73 en desarrollo. Ecuador forma parte de los países en vía de desarrollo, por lo que el subsidio viene a ser un gran apoyo cuando éste favorece a las personas con pocos recursos, sin embargo, esto no sucede. De acuerdo con la Agencia Nacional de Tránsito en el año 2019, se matricularon de forma legal más de 2 millones de autos, de los cuales un 63% corresponden a autos de gama media y alta, cuyos propietarios tienen un buen poder adquisitivo, por lo que no requieren ninguna clase de subsidio.

La teoría tiene como base que el subsidio aplicado cumpla con los objetivos establecidos debe tener tres características básicas: ser transitorio, se refiere a mantenerse solo mientras dure la condición. Focalizados, se refiere a debe ayudar a los sectores más pobres evitando que otros que no lo necesiten se vean beneficiados. Progresivos, es decir dirigido a los sectores que más necesiten esta ayuda económica y menos a quien no lo necesiten. Ser factibles económicamente, es decir tener en cuenta recursos públicos ya que

a mediano plazo podrían volverse insostenibles y dificultar el crecimiento económico (Tobar Pesantez, 2020).

El objetivo de este trabajo de investigación está dirigido al subsidio que tienen los combustibles, valor que se ha venido incrementando a través del tiempo por una mayor demanda de gasolina causado por el aumento de la venta de automóviles en el país. Al no existir una producción interna suficiente de combustible para abarcar la demanda necesaria, ha llevado a que el gobierno tenga que incrementar la importación de este producto.

Entender el concepto de subsidio es de mucha relevancia para comprender el núcleo del ensayo, se lo puede definir como una ayuda de parte del estado para los ciudadanos, haciendo que exista una brecha entre el precio del bien o servicio que pagan los consumidores en comparación con su precio real, causando un gran estímulo para los consumidores influyendo en su compra y también en la producción de este. Esto va dirigido principalmente a bienes y servicios de primer orden para el público en general. A los subsidios también se los puede clasificar de distintos métodos como lo es: considerar al benefactor es un subsidio a la oferta o la demanda, con respecto a la cobertura puede ser universales o segmentados, con el financiamiento son pagados por el Estado o la empresa que suministra el bien o servicio a través de un fondo público o privado o directamente que los paguen los mismos consumidores (Espinoza & Guayanlema, 2017). Poniendo un ejemplo sencillo, si en el mercado se ofrece un quintal de tomates en el 65% de su precio, da a entender que el 35% del precio lo paga el estado.

De igual manera es relevante conocer el concepto de petróleo, considerado como un aceite mineral de color negro, menos denso que el agua y con un olor muy característico. Está compuesto por azufre, oxígeno, nitrógeno y nitrógeno que puede variar en sus cantidades. Su formación se da en rocas sedimentarias, su materia prima proviene de restos de organismos vivos acuáticos, vegetales y animales. Sus usos más comunes son para: combustible doméstico e industrial, carburante y lubricantes y materia prima básica para la industria dedicada a la petroquímica (Foro Nuclear, s.f).

La base de la economía del Ecuador se la obtiene mediante la agricultura, minería y pesca, luego llegó la gran época del boom petrolero desde la década de 1970, hoy en día también cuentan como la base principal la producción de cacao, café y banano. Un dato relevante es que un 33% de la mano de obra existente en el país se dedica a la agricultura, lo cual representa un 20% del producto interno bruto, los principales centros industriales en el Ecuador se encuentran en Guayaquil y Quito representando $\frac{3}{4}$ partes de la economía ecuatoriana.

Antecedentes

Los primeros datos de la posible existencia de petróleo en nuestro territorio se remontan al siglo XIX en la costa sur del Ecuador y en la Amazonia. Estos supuestos se lo confirma para el año 1911, donde se comprueba la existencia de petróleo en la provincia de Santa Elena con la perforación del primer pozo Ancón 1, posteriormente en el año 1967 se encuentra petróleo en la provincia de Sucumbíos con la perforación del pozo Lago Agrio 1 (Petroecuador, 2013).

A partir del año 1928 hasta 1957, la explotación del crudo se dio en la provincia de Santa Elena, logrando exportar alrededor de 42 millones de barriles de petróleo, cantidad que se iguala al acontecimiento del conocido “boom petrolero”. Es importante mencionar que en todos estos años se le dieron concesiones a grandes compañías para la explotación del crudo como: Shell, Stándar Oil, California Oil, Anglo, Tennessee y Western Geophysical Co (Diario El Comercio, 2012)

Para la década de los 50, la empresa Anglo realizó estudios geológicos en los terrenos concesionados para determinar la estimación de sus reservas potenciales de petróleo, luego del estudio se concluyó que en esos terrenos estaba por terminarse el petróleo, esto a su vez provocó que para gran parte de la década del 60 el país dejará de exportar este producto, ya que lo que se lograba extraer se lo utilizaba para el consumo interno. Para el año 1967 la situación del Ecuador cambio de una manera muy radical, debido a que se le otorga una concesión a una empresa ecuatoriana donde existían posibles yacimientos de petróleo, esta a su vez le dio parte de la concesión otorgada a Texaco,

siendo la empresa que encontró nuevos pozos petroleros en la provincia amazónica de Sucumbíos.

Guevara (2001) afirma que: “Dichas explotaciones lograron una producción de 2460 barriles diarios, al saber esta cantidad despertó la curiosidad en compañías extranjeras, esto el estado lo aprovechó y concesionó 4 millones de hectáreas a siete compañías para la explotación y exploración de petróleo”. (p.18)

En el año 1971, sucede un acontecimiento destacado en los libros de historia petrolera ecuatoriana, siendo que por primera vez en la historia el Ecuador pasó a manejar todo el ciclo de la industria petrolera, con esto nos referimos a la: exploración, explotación, industrialización, transporte y comercialización. Para esto en el año 1972 se creó la empresa estatal Corporación Estatal Petrolera Ecuatoriana (CEPE), la infraestructura que se construyó en ese entonces por la empresa en cuestión sigue en pie en la actualidad. Esto ayudó a poder encontrar nuevos pozos petroleros, producir, refinar, transportar y comercializar derivados.

Para el año 1972 se da el conocido “boom petrolero” gracias a los nuevos pozos petroleros encontrados y el Sistema de Oleoducto Transecuatoriano, para ese entonces el precio del barril de petróleo tenía un valor de USD 2.5, y se contaba con una extracción de 25 millones de barriles, esto aportaba con un incremento del 46.9% a los ingresos del estado. Por lo tanto, provocó que el PIB del Ecuador vaya de 12.1% a 21.2% (Méndez & Mieles, 2015). Se puede conocer que el petróleo se convertiría en un gran aliado para el país, debido a los grandes ingresos de dinero que aportaba para la economía.

La gran época de exportación de petróleo en territorio ecuatoriano dio cabida para que, en el año 1974, durante el régimen militar encabezado por el General Guillermo Rodríguez Lara, se dé un alza del precio del petróleo y un incremento de su exportación, provocando que el Ecuador tenga un aumento de los ingresos fiscales y un excedente económico. De esa manera nace una de las decisiones más trascendentales para la economía ecuatoriana, la cual hasta el día de hoy se mantiene en vigencia. Nos referimos a , siendo esto una ayuda económica para los ecuatorianos, evitando pagar el valor total de un producto. Este proyecto ayudó también a que las empresas dedicadas a la

producción de bienes y servicios asociadas con este producto, de esa manera pudieron reducir sus costos. Este proyecto se inició con un subsidio al diésel, cuyos principales destinatarios fueron los militares en ese entonces, luego pasó a extenderse a las demás gasolinas que había para de esa forma también beneficiar al transporte público y privado.

El 26 de septiembre del año 1989 bajo la ley especial N. 45, nace la Empresa Estatal Petróleos del Ecuador (Petroecuador), convirtiéndose en la total protagonista de las actividades de la industria petrolera, luego de 21 años siendo empresa estatal, en abril del 2010 pasa a convertirse en una empresa pública, mediante el decreto ejecutivo N. 315, pasando de ser un holding a una empresa con autonomía administrativa, operativa y con patrimonio propio.

Planteamiento del problema

La cúspide de la época petrolera en el Ecuador ocurrida en el siglo XX, provocó que se obtuvieran grandes ingresos gracias a la explotación de este hidrocarburo a nivel nacional, por esta razón el gobierno de aquella época determinó que los combustibles sean subsidiados, medida que se encuentra vigente hasta la actualidad para los diferentes tipos de derivados de petróleo comercializados en el país, los cuales poseen precios muy por debajo de los valores internacionales a excepción de la gasolina súper (Mora, 2018). Es por esto que el gobierno, al cubrir por tanto tiempo este rubro, ha creado una costumbre que solo para una minoría de ecuatorianos sí significa un tipo de ayuda, provocando que existan distintos conflictos al momento de tratar de modificar el tema de los subsidios.

La gran problemática que tienen los subsidios es el tiempo de vigencia que se les otorga según el país que lo utilice. Ecuador lleva subsidiando a sus habitantes el combustible desde los años setenta, esto da paso a que la larga o permanente durabilidad tenga como consecuencia que el apoyo se vuelva negativo, terminando en periodos de crisis económica como los que se viven en la actualidad en el estado ecuatoriano. Cada año se destinan unos USD 1200 millones al subsidio de la gasolina, lo cual afecta en gran parte a la inversión privada de este tipo de industria, debido a que los productores observan

que no existe ningún incentivo como para realizar algún tipo de inversión en el mejoramiento de su producción por tener esa ayuda sustancial.

Considerando que el rubro de los subsidios es uno de los más altos que han vendido cubriendo los gobiernos a través de los años, y tomando en consideración la marcada crisis económica que atraviesa el Ecuador, es de vital importancia saber administrar de una manera eficiente los recursos sin perjudicar a los hogares ecuatorianos.

Por lo tanto, debido a la problemática redactada en los párrafos anteriores, se pretende realizar un análisis sobre el impacto a la eliminación del subsidio a los combustibles en el Ecuador, y de esa manera lograr determinar el nivel de impacto económico que causaría en el país si se tomara la decisión fundamental sobre poner en marcha la eliminación gradual de los subsidios para las distintas gasolineras comercializadas en el territorio ecuatoriano.

Justificación

El presente ensayo se justifica en la complicada crisis económica y financiera que vive actualmente el estado ecuatoriano, como consecuencia del alto endeudamiento externo, principalmente con China. El mal manejo de las cuentas fiscales, dados por el gasto excesivo de mantener los diferentes tipos de subsidios existentes. En el 2020 el problema se magnificó con la pandemia del COVID 19, la cual obligó al gobierno ecuatoriano a seguir en busca de más deuda para poder cubrir el déficit existente.

El ex vicepresidente del Ecuador Otto Sonnenholzner, comentó que los sectores más devastados por la emergencia sanitaria son: turísticos, florícolas y transporte. Lo cual provocaría una caída del PIB en no menos 2 puntos, en otras palabras, la pérdida sería alrededor de USD 22000 millones (Diario El Comercio, 2020).

Esta crisis se agudiza al saber que los ingresos por las exportaciones del petróleo han disminuido considerablemente con el pasar del tiempo, debido a que el precio del petróleo ha ido hacia la baja (Mora, 2018). Conociendo la situación adversa que también

pasa el petróleo, la eliminación de los subsidios a los derivados del petróleo es una necesidad impostergable para la recuperación fiscal ecuatoriana.

El subsidio que ostentan los combustibles derivados del petróleo se lo ha considerado como una ayuda contraproducente, ya que los mayores benefactores son personas de ingresos medio o alto que no requieren un subsidio para sus automotores, la otra cara de la moneda son las familias pobres, los cuales deberían ser los mayores beneficiados con esta ayuda económica pero no lo son, debido a que estas personas no tienen la oportunidad de poseer un automóvil (Miño, 2018).

El análisis a la afectación de la eliminación del subsidio a la gasolina en el Ecuador, se encuentra alineado con el eje número dos del Plan Nacional de Desarrollo, Economía al Servicio de la Sociedad, objetivo número cinco, ya que el trabajo se enfoca en “impulsar la productividad y competitividad para el crecimiento económico sostenible de manera redistributiva y solidaria” (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2017).

Siguiendo las líneas de investigación establecidas por la carrera de Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe, ha determinado que el presente proyecto se encuentra en la línea de investigación número cuatro: Análisis del macroentorno y microentorno socioeconómico y legal que rodea al empresario en el Ecuador.

Objetivo General

Analizar el impacto económico por la eliminación del subsidio a la gasolina en el Ecuador

Delimitación del tema

Delimitación espacial

El presente ensayo académico sobre el análisis de la eliminación del subsidio a la gasolina en territorio ecuatoriano utilizando fuentes de información primaria provenientes de instituciones como: Banco central del Ecuador, Ministerio de Finanzas, Petroecuador, Ministerio de Energía y Recursos Naturales no Renovables, entrevistas a analistas económicos y repositorios de universidades.

Delimitación teórica

El proyecto está enfocado en analizar el impacto económico que causaría en el Ecuador a consecuencia de la eliminación de los subsidios para las gasolinas.

Delimitación temporal

El año de investigación corresponderá en su histórico a la cantidad de dinero que se ha venido desembolsando para los subsidios dirigidos a los derivados de petróleo desde el año 2017 al 2020.

DESARROLLO

En la actualidad el Gobierno Ecuatoriano ofrece a sus habitantes diferentes clases de subsidios, existiendo dos tipos diferentes de subvenciones, los que son dirigidos a la oferta, quiere decir que son para los productores de bienes y servicios, y, las subvenciones dirigidas para la demanda, refiriéndose a los que son dirigidos para reducir el costo de los bienes y servicios hacia los consumidores finales.

En la tabla presentada a continuación trata sobre la representación de los subsidios para el año 2019 y 2020, donde se establecieron 16 tipos de subsidios, los cuales fueron clasificados en 5 grupos:

Tabla 1

Representación de los subsidios. Proforma año 2019 y 2020

Año	2019	%	2020	%
Combustibles	4.176	60%	1.957	36%
Seguridad Social	1.995	29%	2.105	39%
Desarrollo Social	769	11%	1.123	21%
Bono de Vivienda	0	0%	264	4%
Desarrollo Agrícola	15	1%	6	0.1%
Total	6.955	100%	5.545	100%

Valores en millones de dólar

Fuente: Proforma presupuestaria 2019 y 2020

Elaborado por Kevin Rubio

Como podemos apreciar de la tabla anterior, el valor de los subsidios para los combustibles representó en la proforma presupuestaria del 2020 el 36% de los subsidios, mientras que en la proforma del 2019 representó el 60%, esto debido a la disminución de los precios de petróleo a nivel mundial y a la eliminación del subsidio a la gasolina súper desde finales del año 2019.

Los países en el mundo que más subsidian a los combustibles son los que más producen y exportan petróleo, a pesar del alto costo que esta acción representa. El subsidio a la gasolina que tiene el Ecuador es uno de los más importantes en la región, encontrándose en el tercer lugar por detrás de Bolivia con un 9.4% del Producto Interno Bruto, Venezuela con un 8.7% y luego Ecuador con un 5,4% (Diario El Comercio, 2018).

Los países con precios más bajos en la venta de gasolina por litro son: Venezuela a USD 0.02, Irán USD 0.05 por litro y Angola USD 0.24. Ecuador se encuentra en el puesto 14 a un costo de USD 0.46 ctvs. el litro (Global Petrol Prices, 2020). Entre el año 2017 y 2018 los precios de los subsidios en los combustibles fósiles subieron hasta los USD 300 mil millones en todo el mundo, para el año 2019 hubo una disminución de USD120 mil millones, debido a los bajos precios de los combustibles en el transcurso de ese año (International Energy Agency, 2020).

Si delimitamos la información, centrándonos en los países de América Latina y el Caribe los precios de los derivados de petróleo tienden a ser muy variables, los precios más bajos se dan principalmente en los países exportadores y los altos en los importadores. Venezuela, Ecuador y Argentina son las naciones que cuentan con más subsidios para el GLP. Venezuela y Ecuador en la gasolina. En diésel, Venezuela, México, Argentina, Ecuador y Colombia y para fuel oil México, Venezuela, Ecuador y Argentina. Por otro lado, los que no tienen subsidios a los derivados de petróleo son Uruguay, Brasil, Perú y Chile (Ríos et al., 2007).

Bajo el mandato del expresidente Rafael Correa Delgado (2007-2017), el Ecuador vivió un gran crecimiento económico, esto debido al aumento del precio de las materias primas, particularmente el petróleo ya que el país producía cerca de 500.000 barriles diarios. Sin embargo, las políticas que se usaban en ese gobierno fueron endebles, provocando que no se mantenga ese ritmo de crecimiento cuando los precios empezaron a desplomarse (Escribano, 2019).

Es de anotar que durante el gobierno de Rafael Correa hubo un importante aumento del gasto público, esto dio como consecuencia que el déficit público fuera de 7.3% en el

2016 causando la agudización de la deuda pública que pasó de 27% del PIB al 41.3% en 2017, último año de su mandato.

Es importante recordar que en el año 2016, hubo una caída en los subsidios para las gasolinas, siendo del 96% para la gasolina súper, 69% a la gasolina extra, 67% al diésel y un 27% al gas licuado de petróleo, esto tiene como explicación la existencia del efecto de traspaso directo en otras palabras el nivel de impacto que tiene los valores del crudo con respecto a los precios de los combustibles a nivel de mayoristas (Universidad de las Américas, 2016).

El Licenciado Lenin Moreno Garcés, presidente actual del Ecuador recibió una economía deteriorada, por lo que su gabinete tuvo que tomar decisiones económicas para poder sobrellevar la crisis económica del país y de esa forma poder hacer atractiva la inversión extranjera en el país. En el primer año de su mandato lograron disminuir el déficit fiscal del país, en un 42.9%, en 2017 siendo de USD -5.837 millones y en 2018 fue de USD -3.332 millones. Esto se logró porque existió un manejo responsable de los recursos del país y también se le otorgó un gran impulso a la inversión privada (Ministerio de Economía y Finanzas, 2019).

Para el 23 de agosto del año 2018 fue firmado el decreto ejecutivo No.490 por el Presidente de la República, Lenin Moreno Garcés, en el cual habían distintas reformas económicas, lo más destacado fue la eliminación del subsidio a la gasolina súper, la cual tendría un nuevo precio de USD 2.98, sin embargo esto no significaba que iba a estar a precios iguales a los mercados internacionales, ya que un galón de gasolina regular en los Estados Unidos de América, la más similar en cantidad de octanos que tiene la gasolina súper tuvo un precio en agosto del 2018 de USD 2.72. El valor en Ecuador es superior debido a los altos costos que mantiene la empresa encargada de su comercialización. Información adicional que constaba en el decreto era que la Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador - EP Petroecuador, se compromete a tener un amplio abastecimiento de todos los tipos de combustibles para el país y además, se anunció la posible creación de un plan de mejoramiento para la mejora de la calidad de combustibles (Petroecuador, 2018).

Hablar de los subsidios en el Ecuador es un tema muy delicado, siempre ha sido un asunto de debate para la población y especialmente para los actores políticos y económicos. No hay que remontarse muy atrás en el tiempo, cuando el Gobierno emitió el decreto ejecutivo No. 883 el 2 de octubre del 2019, donde determinaba la derogación definitiva de todos los subsidios a las gasolinás. El impacto social que causó esa decisión provocó el descontento de distintos gremios como el de transportistas e indígenas, paralizando las actividades en el país con disturbios, secuestros, incendios a edificios públicos, entre otros, lo cual provocó la eliminación del decreto el domingo 13 de octubre del 2019.

Es importante conocer que los precios utilizados para las distintas gasolinás comercializadas en el país no habían tenido ningún tipo de ajuste desde el 2001 para el gas licuado de petróleo, 2003 para el diésel, 2005 para la gasolina extra y 2006 para la gasolina súper. Por consiguiente, se consideró primordial revisar esta política, ya que siempre requiere una fija revisión, evaluación y análisis, recién para el año 2016 se les realizó un ajuste de precios mediante los decretos ejecutivos 1061 y 1066 (Universidad de las Américas, 2016).

Los precios internacionales petróleo han ido incrementándose a través de los años, pero los subsidios han mantenido rezagado este incremento de la percepción de los ecuatorianos, con lo que el monto de los subsidios se volvió cada vez mayor, producto de la congelación de precios de los combustibles a nivel interno, esto a su vez incrementó el uso del mismo para fines que no fue lo pactado inicialmente, unido con la problemática del contrabando hacia los países vecinos como Colombia y Perú (Espinoza & Guayanlema, 2017).

Las principales razones por la cual el petróleo tiende a subir o bajar de precio, son las condiciones geopolíticas que se viven en el momento, la especulación y el incremento de la demanda por eso siempre su precio es inestable. La mayor bonanza petrolera fue bajo el mandato de Rafael Correa, donde el precio del petróleo ecuatoriano entre el año 2007 al 2014, el barril de crudo estaba entre los USD 90 y \$USD 105. Con lo que estamos viviendo en la actualidad generado por la crisis del coronavirus, el petróleo sufrió la peor

caída en su historia el 20 de abril del año 2020, cotizando por primera vez en negativo, siendo de USD -37.63 (Irwin, 2020).

El Ministerio de Finanzas es la Institución encargada de elaborar la “Proforma Presupuestaria del Estado”, en ella se pueden realizar comparaciones tipo: Presupuesto General del Estado de años anteriores, inflación, precios del barril de petróleo, ingresos, gastos, tesoro nacional, si existió un incremento o decrecimiento del PIB, subsidios (Ministerio de Economía y Finanzas, 2017). Un dato notable es que en el gobierno de Rafael Correa entre el año 2007 y 2017 se le destinó al total de los subsidios USD 42.865 millones, siendo dirigidos para la gasolina USD 24.893, lo cual representó un 58.07% del total para los derivados del petróleo. Para el año 2018 los subsidios sumaron un total de USD 3.193,60 de los cuales USD 1.707,04 fueron dirigidos hacia los combustibles.

Para el año 2019 el total del subsidio para los combustibles fue de USD 4.176,97, y para el año 2020 con las reformas tomadas por el presidente Lenin Moreno se logró que el subsidio a los combustibles se redujera a USD 1.956,78, representando un 36% del total de los subsidios (Ministerio de Economía y Finanzas, 2018). Este valor bajó debido a la eliminación que tuvo el subsidio estatal hacia la gasolina súper y el precio de este va fluctuando de acuerdo con los precios internacionales del petróleo.

En la Tabla 2 se muestra un cuadro más detallado del total de los subsidios, cuanto fue dirigido para los combustibles y el porcentaje que representó para el total.

A raíz de suprimir el subsidio de la gasolina súper, se vio reflejado instantáneamente en las cifras del consumo de barriles anuales, en el año 2017 la demanda fue de 4.573.020, en el año 2018 fue de 4.235.541 y para 2019 ya con cifras de un año entero la demanda fue de 2.775.906. Esto debido a la gran migración que hubo a las gasolinas extra y Ecopaís que decidieron realizar los consumidores (Petroecuador, 2020).

También se puede realizar una comparativa cuando aún estaba vigente el subsidio a la gasolina súper y posterior a su eliminación, el consumo interno de derivados de la gasolina súper en enero del 2018 era de 386.6 miles de barriles y para enero del 2019 la cifra se redujo sustancialmente siendo de 230,7 miles de barriles, debido al alza de precio que tuvo la gasolina (Banco Central del Ecuador, 2018). De igual manera, si nos referimos

a la cantidad producida, está también disminuyó, en enero del 2018 se producían 438.4 mil barriles y para enero del 2019 solo se producían 311,9 miles de barriles, y para febrero esta cantidad se reduce aún más siendo producido solo 124.9 miles de barriles de petróleo (Banco Central del Ecuador, 2019). Lo destacado en las cifras es que se produce más de lo que se consume, lo cual nos lleva a pensar que existe una ineficiencia en el control de costos de la empresa, ya que esto conlleva a que la empresa Petroecuador tenga que solventar más gastos de almacenamiento, costos financieros, gastos de seguridad por tener tantos barriles sin consumir.

Tabla 2

Evolución del valor de los subsidios. Periodo 2015–2020

Año	Total subsidios	Combustibles	%
2015	3.377	2.065	61.15
2016	3.194	1.888	59.11
2017	3.086	1.799	58.30
2018	3.193	1.707	53.46
2019	6.955	4.176	60.04
2020	5.455	1.956	35.86

Valores en millones de dólares

Fuente: Proforma presupuestaria, Ministerio de Finanzas varios años

Elaborado por: Kevin Rubio

Las decisiones erráticas que tuvo Petroecuador ocasionaron la firma del decreto ejecutivo No.1158 el 24 de septiembre del año 2020, el cual trata acerca de la liberación de la importación de derivados de petróleo, esto supone el fin del monopolio por parte de la Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador - EP Petroecuador ya que, era la única con permisos para importar los combustibles. De ahora en adelante el sector privado cuenta con el aval del Gobierno para la libre importación de combustibles, ya sean estas

personas naturales o empresas nacionales o extranjeras, que estén legalmente establecidas en el país. También en el decreto se estableció que se congelaran los precios del GLP destinados a uso doméstico, vehicular y agrícola (Ministerio de Energía y Recursos Naturales no Renovables, 2020).

De igual manera los precios de venta de la gasolina para el sector automotriz seguirán estando bajo la tutela de Petroecuador, lo mismo para con el gas de uso doméstico. La autoridad competente dictará una serie de normas para que la calidad que tengan los combustibles importados por parte de las empresas privadas sea la ideal para los consumidores, para esto la Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos Naturales No Renovables, pondrá a la orden una tarifa para que los importadores puedan utilizar las instalaciones de las empresas públicas del sector hidrocarburífero para que pueden almacenar, transportar y despachar los combustibles. Pero esto no significa que las empresas que vayan a importar tengan un gran incentivo de hacerlo, debido a que aún siguen existiendo los subsidios, por lo que Petroecuador seguirá siendo el rey de este monopolio (Diario El Comercio, 2020).

La empresa Petroecuador, única encargada de la importación de combustibles a territorio ecuatoriano cometió un error sin sentido, teniendo pleno conocimiento sobre el bajo consumo de la gasolina súper luego de la eliminación de su subsidio en 155.9 mil barriles, ellos decidieron aumentar la importación de dicho combustible, en enero del 2018 se importaron 1.457,4 mil barriles de petróleo y para el año 2019 llegaron al país 1.578,5 mil barriles de petróleo, quedando en clara evidencia la mal gestión por parte de esta empresa. El precio promedio WTI para la importación por barril de petróleo de alto octano en enero del 2018 fue de USD 63.70, mientras que para enero 2019 fue de USD 51.60 el precio promedio WTI (Banco Central del Ecuador, 2019).

Según datos emitidos por el Banco Central del Ecuador, el alza en el precio de la Súper por razones de oferta y demanda provocó una baja en sus ventas, el ahorro que esperaba el Gobierno por la eliminación del subsidio a la gasolina súper para lo que restaba del año 2018 se esperaba sea de 40 millones y para el año 2019 de USD 1.400 millones anuales (D. J. Espinoza & Viteri, 2019). En el primer año de su eliminación no se dio el ahorro esperando, el consumo pasó de 257.400 barriles en septiembre del 2018 a 199.600

en octubre del 2019, esto se debió a la migración que existió hacia las gasolinas extra y ecopaís, siendo estas las naftas más subsidiadas luego del diésel.

El combustible más consumido en la actualidad en Ecuador es la gasolina Ecopaís, este proyecto fue realizado por el Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad (MCPEC) implementado desde el 24 de julio del año 2009, mediante el Decreto Ejecutivo No. 1831, posee todas las competencias de coordinación en cuanto a la producción, distribución y comercialización de biocombustibles en el Ecuador. El proyecto ecopaís, tuvo como bases principales el poder fomentar la disminución del consumo de gasolinas que contengan un bajo contenido de octanaje, las cuales son perjudiciales para el medio ambiente y reemplazarlas con etanol producido internamente (Sánchez & Erreyes, 2018).

Se decidió que el proyecto empezaría su comercialización en la ciudad de Guayaquil el día 12 de enero del 2010. La ecopaís, también es conocida como extra con etanol, debido a que su composición es de un 5% de bioetanol proveniente del proceso del bagazo (desecho de la caña de azúcar) esto quiere decir que mejora sus prestaciones y disminuye su impacto ambiental y de un 95% de gasolina base. Esta contiene 87 octanos y también partió con el mismo precio de la gasolina extra (Sánchez & Erreyes, 2018). Hoy en día es importante reconocer que este proyecto resultó ser excelente, ya que en la actualidad la gasolina Ecopaís es la más demandada por la población del Ecuador.

Es de gran importancia conocer que no se debe realizar ningún tipo de ajuste en los motores de los vehículos al utilizar la gasolina ecopaís, ya que esta gasolina solo tiene un 5% de etanol y no 15% o más donde si requiriera realizar algún tipo de ajuste al automotor. Es importante mencionar que el consumo de gasolina ecopaís es de gran ayuda para el Estado, ya que ayuda a ahorrar en la importación de gasolinas de alto octanaje. En el año 2014, la venta de Ecopaís representó un 6%, debido a que solo se la comercializaba en Guayas en 137 estaciones de servicio (Revista Líderes, 2015). Para el año 2015 el gobierno decidió rubricar otro Decreto Ejecutivo el No. 675, trataba acerca de la oficialización de la venta de la gasolina Ecopaís en todo el país, la cual tendría un costo de USD1.48 el galón. La implementación de este nuevo combustible trajo consigo alrededor de 9000 nuevos empleos. El proyecto tuvo una inversión privada de USD 470

millones, del cual una gran parte fue utilizada para la ampliación de la superficie destinada para el cultivo de caña, también para la construcción de una infraestructura dedicada al procesamiento y destilerías totalmente nuevas. El gobierno del Ecuador predijo que el proyecto ocupará unas 30.000 hectáreas de sembríos de caña de azúcar para la producción de bioetanol.

La producción nacional de derivados afirma que la gasolina Ecopaís es la más consumida en territorio ecuatoriano. En el año 2019 entre las gasolinas súper, extra y ecopaís se produjeron 30.224.545 barriles de petróleo, siendo la gasolina ecopaís la que más producción tuvo con 14.380.834 barriles, lo cual representó un 47.57% de total de la producción, la gasolina extra 12.987.133 un 42.96%, y la gasolina súper tuvo 2.856.578 representando apenas un 9.47% (Petroecuador, 2020).

Según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, en el 2019 había 2.592.432 vehículos matriculados legalmente en el país, de los cuales 2.259.104 autos eran particulares, siendo la gasolina mayor consumida la ecopaís con un 48%, luego le sigue la gasolina extra con un 43% y apenas con un 9% de consumo la gasolina súper (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2020).

Para el año 2019, como se tenía proyectado en las cifras, la gasolina más demandada por el público del Ecuador fue la ecopaís. La empresa Petroecuador en su informe anual refleja que las ventas fueron de \$978.914.613,22, esto representó el 48% del consumo nacional, en segundo lugar, se encuentra la gasolina extra con un despacho de \$880.395.315,04, consumida por un 43% de la población y por último tenemos a la gasolina súper con ventas de \$257.347.594,79, lo que significa que un 9% del total de la población del Ecuador la consume, dando como el gran total de ingresos que se obtuvo por las ventas de estos tres tipos de gasolina fue de \$2.116.657.523.05 (Petroecuador, 2020). En cuanto al tema relacionado con la distribución de estas gasolinas, es importante conocer que la gasolina ecopaís va dirigida principalmente para la región Costa, ya que 5 de sus 6 provincias la utilizan, también para la Sierra y Oriente, pero con mayor enfoque para provincias como Morona Santiago, Azuay, Cañar y Loja. La gasolina extra se distribuye principalmente para las provincias del norte del Ecuador como Tulcán,

Esmeraldas, Ibarra, Pichincha, y a pesar de que no tiene un gran consumo en el país, la gasolina súper se la distribuye a todo el país.

Si contamos desde el año 2005 hasta el 2018, al estado le ha costado subsidiar los combustibles (gasolinas, diésel y gas) USD. 54.269 millones, lo que se traduce a un 50% del PIB. Lo que el consumidor ecuatoriano cancela es la séptima parte de su valor real con respecto al GLP, por ejemplo, producir un tanque de gas de uso doméstico al país le cuesta USD 12 y el precio oficial de venta es de USD 1.6 a nivel nacional. Mientras tanto, en las gasolinas, el galón de Ecopaís le cuesta al estado USD 2.52 y lo que termina pagando el consumidor es de USD 1.48, por lo que si una persona tiene un auto que llena su tanque de combustible con 15 galones le cuesta USD 22.2 pero si no existe la subvención el valor total a pagar sería de USD 37.8 (Diario El Comercio, 2018).

El sector más afectado por una hipotética supresión de los subsidios a los derivados de petróleo es por obvias razones el automotor, siendo este el grupo que más gasolina recibe por parte de la abastecedora EP Petroecuador, misma que oferta seis diferentes tipos de combustibles a ese sector las cuales son: súper, extra, diésel 2, diésel Premium, eco país y gas licuado de petróleo. En el año 2018 se despachó 52.9 millones de barriles y para el año 2019 fueron 53.1 millones de barriles. La gasolina súper en este sector se ubicó en el cuarto lugar de las gasolinas más despachadas a este sector solo por encima del diésel 2 y el gas licuado de petróleo, con la eliminación del subsidio se notó la reducción, en el 2018 se entregaron 4.1 millones de barriles y para el 2019 fueron 2.7 millones de barriles, una variación de -35%. Existe una diferencia muy marcada con el segundo sector que más combustible recibe, nos referimos al sector industrial que apenas recibió 8.7 millones de barriles en el 2019 (Petroecuador, 2020). La gasolina súper solo se la despacha a cuatro sectores automotriz, industrial, naviero y petrolero.

Una de las reformas al Reglamento de Regulación de Precios de Derivados de Petróleo que incorporó el gobierno de Lenin Moreno luego de haber eliminado el subsidio a la gasolina súper, fue implementar mediante el Decreto Ejecutivo No.1054, el 19 de mayo del 2020, un nuevo sistema de banda de precios de mercado para la comercialización de combustibles desde el 11 de junio del 2020, el sistema de banda móvil de más menos el 5%, se implementó para los segmentos automotriz, camaronero, atunero y pesquero.

Para saber los nuevos precios que se irán utilizando mes a mes, la empresa Petroecuador cada día 10 calculará en función de los costes de las abastecedoras y los precios de venta a los combustibles del mes que transcurrió (Petroecuador, 2020). Por lo que tanto si el estado ecuatoriano tiene la intención de disminuir su déficit fiscal, una idea muy bien aplicada fue la de instaurar este nuevo sistema de banda de precios que se basa en la eliminación paulatina de los subsidios dirigidos a los combustibles y no solo a la gasolina súper como se lo realizó en primera instancia o en otras palabras que se pueda liberar el precio de los combustibles, algo que sucederá cuando el galón del diésel y la gasolina extra lleguen a igualarse con los mercados internacionales, esto podría llegar a ser en 2 años.

Para poder fijar los precios de las distintas gasolinas que se ofrecen en el país, el cálculo en detalle que se realiza es tomar en consideración los costos de importación de combustible, transporte, almacenamiento, comercialización y tributos especiales y además el subsidio que se tiene para alguna de ellas. El mismo se lo adoptó para poder disminuir de manera gradual el subsidio que tienen los combustibles, y podrá aumentar o disminuir un 5%, basándose en el precio del petróleo Oriente y WTI en el mercado internacional.

El mayor subsidio que tiene que cubrir el estado es por el diésel, representado un 47% del gasto total a los subsidios que poseen los derivados del petróleo, las gasolinas un 30% y el gas licuado de petróleo un 23% y también es el combustible que más importa el Ecuador. Siendo los principales consumidores de este combustible el sector de transporte terrestre, sector industrial y en un menor porcentaje para el sector marino, funcionamiento de termoeléctricas y mezclas para las refinerías (Revista Líderes, s.f.).

Entrando más en detalle con la subvención que posee el diésel, hasta julio del 2020 el diésel 2 recibe una subvención de USD 0.5 por galón, mientras que el diésel Premium un USD 0.42 por galón, cantidad que ha aumentado en un 50% si lo comparamos con cifras del mes de junio del 2020, siendo sus principales consumidores los sectores de carga, pesca y transporte público. En el 2020 este combustible, gracias al sistema de banda de precios el galón pasó de costar USD 1.00 en junio del 2020 a USD 1.30 en diciembre del 2020 (Diario El Comercio, 2020).

Para el año 2021, se firmó un nuevo decreto ejecutivo No. 1222 impuesto el 11 de enero, donde se le actualiza el sistema de bandas para calcular el precio del diésel 2 y diésel Premium. Esta actualización trata de que para estos dos combustibles el sistema de bandas ya no será por el 5%, ahora no podrá exceder +- 3% para los sectores atuneros, automotriz y camaronero. Al 13 de enero del 2021 el galón de diésel cuesta en promedio entre USD 129 y 1.35 dependiendo a la abastecedora de preferencia por el consumidor (Revista Vistazo, 2021).

Según el gremio de los transportistas empezarán a tener grandes pérdidas sino se realiza una pronta revisión a las tarifas, ellos argumentan que el alza del precio del diésel y la baja demanda para los servicios de transporte debido a las restricciones de aforo que se tiene son los grandes problemas a resolver. Para poner en contexto este tema, antes de la pandemia el transporte público llevaba 750 pasajeros diarios en promedio, pero ahora apenas llegan a 400 pasajeros, aún no se ha llegado a ningún consenso para que ver si se mantiene el precio de los pasajes o llega a subir algunos centavos. En cambio, para el transporte de carga el Ministerio de Transporte les dio el aval para que puedan aumentar el valor de sus fletes en un 12,74%.

Un ejemplo claro de lo que pasa hoy en día, antes de que empezara a aumentar el precio del diésel, los transportistas para llenar el tanque de combustible necesitaban USD 80 pero ahora deben gastar casi USD 100. Este aumento del precio por galón ha logrado que se reduzca en un 59% la subvención que tenía el año 2019. Para lo cual Jorge Yáñez, actual titular de la Unión de operadores de transporte urbano de Quito espera llegar a un acuerdo con el gobierno en que se les ofrezca pagar un precio menor, ya que su actividad se encuentra relacionada con el sector productivo, y esta alza les representa que esos ingresos no logran cubrir (Diario El Comercio, 2020).

Se realizó una investigación directa a los propietarios de los transportes de carga, los números reflejan que el aumento del 12.74% aprobado por el Ministerio de Transporte, es excesivo lo cual resulta perjudicial para las compañías que contratan este servicio de transporte, donde el transportista termina ganando aún más dinero. Previo al aumento del precio del diésel el galón costaba USD 1.037, considerando un camión de 13 toneladas con un tanque con capacidad de 80 galones el valor a desembolsar era de USD 82.91.

Ahora con el precio promedio en \$1.32, esto dependiendo a qué abastecedora de combustible de preferencia, el precio irá de USD 1.29 a 1.35, dando como resultado que ahora gastará USD 105.6, existiendo un incremento de USD 22.69.

El precio del flete de Guayaquil a Quito está en USD 350, con el aumento al 12.74% el flete ahora podría estar en USD 395, una diferencia de USD 45 más. Si comparamos el nuevo ingreso del flete contra el nuevo gasto por consumo de combustible, el transportista termina con un saldo a favor de USD 21.90. Significando el incremento al precio del diésel representa un 6,25% del valor total del flete por USD 350. Mientras que con ese aumento otorgado por el ministerio a USD 395, representaría apenas un 5,54%. Por ende, los que más sufrirían al tener que incurrir en gastos mayores por flete, serían las compañías que adquieren estos servicios.

Otro ejemplo, un camión de 13 toneladas transportando mercadería de primera necesidad (papas). En el automotor se puede transportar 28660 libras, lo que equivaldría a que podrían caber 286.6 quintales de papa, al realizar la división entre los sacos de papas que se podrían llevar (288.6) para la capacidad de carga del camión, equivale a USD 0.01 centavo transportar cada quintal de papa. Y con respecto al aumento del diésel, tomamos en consideración el incremento (22.69) dividido para la capacidad en libras del camión (288.6), dando como resultado USD 0.08 centavos, la afectación por quintal de papa.

Con relación al transporte público, y considerando que los buses que circulan a diario tienen tanques de combustible con capacidad de 35 galones, podemos indicar que el incremento de un tanque lleno varió de USD 36 cuando se pagaba USD 1.037 por galón a USD 46.20 en la actualidad pagando USD 1.32 por galón, por lo que ahora se desembolsa USD 10.20 más, lo cual representa un incremento del 28.33%. Considerando la restricción de movilidad de pasajeros por unidad, que provocó una disminución muy marcada en la cantidad de pasajeros que se tiene, antes de la pandemia usaban este medio 720 pasajeros por día, mientras que ahora van alrededor de 560.

La Federación de Transportistas Urbanos del Guayas, al ver reflejado estos números proponen como única solución es incrementar en USD 0.10 centavos el pasaje.

Al hacer el cálculo con la misma cantidad de pasajeros que se tienen hoy en día, los transportistas estarían recibiendo un incremento cinco veces mayor al necesario, para de esa manera poder compensar el aumento al precio del diésel, afectando de manera directa al usuario de este medio de transporte. Pero este incremento estaría fuera de la realidad, si hacemos los cálculos, dividiendo el incremento a la gasolina por tanqueada (USD10.2) para la cantidad de pasajeros que se tiene en la actualidad (560), esto equivale a USD 1.8 centavos el incremento del gasto por cada pasajero.

CONCLUSIÓN

En base al objetivo central de esta investigación “Análisis sobre la eliminación del subsidio a los combustibles en el Ecuador” se puede concluir que las subvenciones en el Ecuador se crearon para servir como método de apoyo social a los ecuatorianos, al principio fue dirigida a un grupo específico como los militares y luego para toda la población ecuatoriana. En la actualidad esa ayuda se ha convertido en una importante carga para la economía del Ecuador, debido a que ahora los grandes beneficiarios son las personas que cuentan con un mayor poder adquisitivo, además que un porcentaje de los combustibles terminan en manos de redes delincuenciales como el contrabando, por lo bajos precios que se manejan en Ecuador en comparación con los países vecinos de Colombia y Perú.

Además, para que los subsidios cumplan con sus funciones por las que se los implementan deben ser transitorios, para que estos no se conviertan en una costumbre como se lo vive en el Ecuador en la actualidad, a la larga lo consideran como un derecho y se vuelve difícil eliminarlo. Por consiguiente, el consumidor ya está acostumbrado a no pagar el valor real por el bien o servicio adquirido, de esa manera cuando el gobierno de turno lo quiera suprimir, causara una gran controversia como la que se vivió en el año 2019.

Ecuador hoy en día es el segundo país latinoamericano con menor precio para los combustibles, gracias a los subsidios implementados en el régimen militar que tenía el país comandado por el General. Guillermo Rodríguez Lara en el año 1974, pero en la actualidad está pasando por una crisis muy profunda, por consiguiente, la situación económica del país impide que se continúen realizando este tipo de desembolsos, ya que lo primordial es reducir en la mayor cantidad posible el déficit fiscal.

Un primer gran movimiento fue tomar la decisión de liberar el precio para la gasolina súper, esto provocó el ahorro en el año 2019 de USD 82 millones, y como no es la gasolina más demandada no existió por parte de los consumidores un mayor reclamo. Pero lo único que se logró es un qué ocurra un efecto sustitución, ya que los consumidores lo que hicieron es emigrar de la gasolina, a la extra o ecopaís buscando seguir pagando un

valor menor, lo que a su vez conlleva a una mayor contaminación del ambiente debido a que tienen más nivel de contaminación.

Las gasolinas y el diésel representan costos ambientales altos, refiriéndose a que desincentiva la eficiencia energética y les quitan mercado a las fuentes energéticas alternativas, provocando que la calidad del aire que se respira es peor. Por lo que, si se continúa con una eliminación progresiva del subsidio hacia los derivados del petróleo, se dejará de desembolsar una gran cantidad de dinero y podrían ser utilizados para implementar acciones que sean de ayuda para el ecosistema, siendo el país es parte del Acuerdo de París, que trata acerca de combatir el cambio climático nacional e internacional mediante el uso de energías limpias, al disminuir la importación de los derivados del petróleo podrán existir más vías para la creación de energía renovable. Por lo que el subsidio a los derivados del petróleo desanima al nuevo uso de tecnologías amigables con el medio ambiente impidiendo la entrada de autos híbridos o eléctricos.

En base al análisis desarrollado, es de vital importancia que se realicen ajustes a la estructura que poseen los subsidios hacia los derivados del petróleo, ya que se han convertido en el mayor egreso que tiene el estado ecuatoriano en el tema de subsidios y conseguir su eliminación progresiva disminuiría el déficit fiscal que se tiene hoy en día, por lo que esta medida adoptada por el gobierno actual tiene que mantenerse en los gobiernos venideros, siendo una decisión de vital importancia en los ámbitos económico, ambiental y social, de esa manera se podría lograr un crecimiento económico y fomentar la productividad.

Como propuesta se plantea que no necesariamente se elimine totalmente, por ejemplo: el gas licuado de petróleo es un derivado que si lleva un gran beneficio a las personas más necesitadas del Ecuador, por lo tanto, si se llega a dar un alza de precio para el GLP, debería estar sujeto a una focalización donde esa alza de precio sea dirigida para los que tengan ingresos altos, a su vez teniendo un tope máximo de compra para evitar el contrabando, donde pasado la compra máxima de lo establecido se pagará el precio internacional.

Hoy en día la realidad nos demuestra que la subvención a las gasolinas y combustibles es cada vez es menor, la gasolina súper ya tiene liberados los precios desde el 2018 y la ecopaís, extra y el combustible diésel aumentan de precio gradualmente por el sistema de bandas aplicado desde el año 2019. Una recomendación para el alza de precio en el combustible diésel es que debe tener una focalización por un tiempo determinado, donde puedan salir beneficiados los sectores productivos que genere empleo y también el transporte público, donde al darse un alza en el costo de los pasajes afecta a la población de clase media y baja que requiere de ese servicio diariamente.

En cambio, el subsidio dirigido hacia la gasolina no representa un beneficio hacia el más necesitado, por lo que si se realiza la focalización mencionada el impacto caería en los hogares con mayor poder adquisitivo. La decisión tomada en años anteriores de un alza de precios de manera inmediata y directa a los combustibles no fue una decisión acertada, es por eso que causó un impacto tan fuerte en la población, lo que conllevó a que los costos de todos los bienes, productos y servicios incrementaran drásticamente. Por lo que la idea del gobierno de Lenin Moreno de instaurar el sistema de banda de precios no hubo una desaprobación de la población por ser un aumento de precios progresivo.

Por consiguiente, el transporte de carga no debería existir un aumento al porcentaje del valor total de los fletes, debido que, a pesar de la subida del precio al diésel, el transportista no se ve afectado, ya que este aumento no representa ni un 10% del valor del flete, además de que transportar cada quintal de papa no llega a ser de USD 0.10 centavos, y comparándolo con el precio de venta que tiene USD 12, no afecta ni en el 1% de las ventas del transportista.

En cuanto al transporte público, tampoco se ve una afectación por el aumento del precio al diésel, a pesar de tener una menor de cantidad de pasajeros el dueño de este medio de transporte no necesita que se dé un incremento en la tarifa de pasajes, porque esa disminución de usuarios le representa un incremento apenas de USD 1.8 centavos por usuario, y alzar el precio a USD 0.10 centavos, sería perjudicar de una manera muy drástica a sus clientes cuando en realidad no se necesita esa alza de precios.

Es evidente que la afectación por la eliminación de los subsidios hacia las gasolinas y combustibles en el Ecuador podría ser manejable, ya que se ha demostrado en base a este ensayo académico que no les resulta perjudicial a los sectores que proponen su derogación. El gas licuado de petróleo (GLP) si afecta, es por eso por lo que se plantea realizar una focalización del subsidio. Por ende, se considera conveniente seguir este camino de la eliminación gradual hasta poder llegar a su liberación de precios total, donde el mayor beneficiario sería el Ecuador al no tener que desembolsar tan grandes cantidades de dinero. Patrimonio que se lo puede dirigir a sectores que si lo necesitan mucho como lo son: la educación, salud y medio ambiente.

REFERENCIAS

- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2020). *Automotive sector in figures*. AEADE affiliates. <https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2020/11/Boletin-Sector-en-cifras-49-resumen-en-ingles.pdf>
- Banco Central del Ecuador. (2018). *Cifras del sector petrolero ecuatoriano*. <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/Hidrocarburos/cspe2018133.pdf>
- Banco Central del Ecuador. (2019). *Cifras del sector petrolero ecuatoriano*. <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/Hidrocarburos/cspe2019145.pdf>
- Diario El Comercio. (2012, junio 26). *Breve reseña sobre la historia petrolera del Ecuador*. El Comercio. <http://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/breve-resena-historia-petrolera-del.html>
- Diario El Comercio. (2018, agosto 14). *Países petroleros son los que más subsidian los combustibles*. El Comercio. <http://www.elcomercio.com/actualidad/paises-petroleros-subsidio-combustibles-ecuador.html>
- Diario El Comercio. (2018, agosto 15). *¿Cuánto recibe de subsidio por consumo de combustible? | El Comercio*. <https://www.elcomercio.com/actualidad/fisco-subsidio-gasolina-calculadora-super.html>
- Diario El Comercio. (2020). *Otto Sonnenholzner: 'El covid-19 costará no menos de 2 puntos del PIB'*. El Comercio. <http://www.elcomercio.com/actualidad/otto-sonnenholzner-covid-pib-ecuador.html>
- Diario El Comercio. (2020, julio 14). *Pese a ajuste en el precio, el diésel mantiene un subsidio de entre USD 0,25 y 0,42 por galón*. El Comercio. <https://www.elcomercio.com/actualidad/ajuste-precio-diesel-subsidio-combustibles.html>

- Diario El Comercio. (2020, septiembre 26). *Libre importación de combustibles* / *El Comercio*. <https://www.elcomercio.com/opinion/editorial/libre-importacion-combustibles-gobierno-ley.html>
- Diario El Comercio. (2020, noviembre 12). *Compensación por alza de precio de diésel, en análisis* / *El Comercio*. <https://www.elcomercio.com/actualidad/compensacion-alza-precio-diesel-combustibles.html>
- Escribano, G. (2019, noviembre 15). *Ecuador y los subsidios a los combustibles*. Real Instituto El Cano. http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GL_OBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/ari110-2019-escribano-ecuador-y-los-subsidios-a-los-combustibles
- Espinoza, D. J., & Viteri, C. J. (2019). Análisis económico de la eliminación del subsidio de la gasolina súper en el Ecuador. *Revista ESPACIOS*, 40(24). <http://www.revistaespacios.com/a19v40n24/19402408.html>
- Espinoza, S., & Guayanlema, V. (2017). *Balance y proyecciones del sistema de subsidios energéticos en Ecuador*. <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/13648.pdf>
- Foro Nuclear. (s.f). *¿Qué es el petróleo y qué usos tiene?* Foro Nuclear. <https://foronuclear.org/descubre-la-energia-nuclear/preguntas-y-respuestas/sobre-distintas-fuentes-de-energia/que-es-el-petroleo-y-que-usos-tiene/>
- Global Petrol Prices. (2020, noviembre 2). *Precios de la gasolina en todo el mundo*. GlobalPetrpPrices.com. https://es.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/
- International Energy Agency. (2020, junio 2). *Energy subsidies—Tracking the impact of fossil-fuel subsidies*. IEA. <https://www.iea.org/topics/energy-subsidies>

- Irwin, N. (2020, abril 21). Lo que significa el precio negativo del petróleo. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/es/2020/04/21/espanol/negocios/precio-negativo-petroleo.html>
- Méndez, D., & Miele, J. (2015, abril 8). *Foro Economía Ecuador*. Foro Economía Ecuador. <http://foroeconomiaecuador.com/fee/los-booms-petroleros-cambios-40/>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2017). *Proforma presupuestaria 2018*. https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/11/Proforma_2018_para_Asamblea.pdf
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2018). *Proforma presupuestaria del Estado*. https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/01/Proforma-2019_2.pdf
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2019, enero 7). *El menor déficit fiscal de los últimos seis años*. <https://www.finanzas.gob.ec/el-menor-deficit-fiscal-de-los-ultimos-seis-anos/>
- Ministerio de Energía y Recursos Naturales no Renovables. (2020, marzo 19). *Las exportaciones de petróleo ecuatoriano se realizan con normalidad*. <https://www.recursoyenergia.gob.ec/las-exportaciones-de-petroleo-ecuatoriano-se-realizan-con-normalidad/>
- Miño, F. (2018). *Subsidios a los combustibles en el Ecuador*. 23.
- Mora, F. (2018). *Subsidio a los combustibles en el transporte terrestre y su incidencia en el gasto de subsidios y en el bienestar social; Periodo 2012—2016*.
- PetroEcuador. (2013). *El petróleo en el Ecuador. La nueva era petrolera*. <https://www.eppetroecuador.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/El-Petr%C3%B3leo-en-el-Ecuador-La-Nueva-Era.pdf>
- PetroEcuador. (2018). *Petroecuador garantiza el normal abastecimiento de combustibles a nivel nacional*. <https://www.eppetroecuador.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/08/Petroecuador-garantiza-el-normal->

abastecimiento-de-combustibles-a-nivel-nacional-VD-
1.pdf#:~:text=Decreto%20Ejecutivo%20No.-
,490%2C%20emitido%20hoy%202023%20de%20agosto%2C%20en%20el%20que
%20el,combustibles%20en%20el%20territorio%20ecuatoriano.

PetroEcuador. (2020a, enero 6). *Más de 1.258 millones de galones de gasolinas fueron despachados por EP Petroecuador para el sector automotor durante 2019 – EP PETROECUADOR*. <https://www.eppetroecuador.ec/?p=7980>

PetroEcuador. (2020b, julio 10). *Se implementa nuevo sistema de bandas para la fijación de precios en los combustibles – EP PETROECUADOR*. <https://www.eppetroecuador.ec/?p=9039>

PetroEcuador, A., Alberto. (2020). *Informe estadístico enero—Diciembre 2019*. <https://www.eppetroecuador.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/01/INFORME-ESTADISTICO-DICIEMBRE-2019.pdf>

Revista Líderes. (s.f.). *Diésel: El subsidio más alto, sin plan de focalización*. <http://www.revistalideres.ec/lideres/diesel-subsidio-alto-plan-focalizacion.html>

Revista Líderes. (2015, mayo 31). *El mercado se adecúa a la gasolina Ecopaís*. <http://www.revistalideres.ec/lideres/mercado-gasolina-ecopais-ecuador.html>

Revista Vistazo. (2021, enero 11). *Decreto presidencial actualiza el sistema de bandas para calcular precio mensual del Diésel | Vistazo*. <https://www.vistazo.com/seccion/actualidad-nacional/decreto-presidencial-actualiza-el-sistema-de-bandas-para-calcular-precio>

Ríos, A., Garrón, M., & Cisneros, P. (2007). *Focalización de los subsidios a los combustibles en america latina y el caribe*. 26.

Sánchez, L., & Erreyes, J. (2018). *Análisis de la influencia del combustible Ecopaís en emisiones contaminantes y prestaciones de un vehículo Chevrolet Grand Vitara como prototipo en la ciudad de Cuenca*. 204.

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2017). *Plan Nacional del Buen Vivir 2017—2021*. <https://www.gobiernoelectronico.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/09/Plan-Nacional-para-el-Buen-Vivir-2017-2021.pdf>

Tobar Pesantez, L. (2020, mayo 27). *LOS SUBSIDIOS EN EL ECUADOR*. https://www.researchgate.net/publication/341882835_LOS_SUBSIDIOS_EN_EL_ECUADOR

Universidad de las Américas. (2016). *Petróleo al día*. <http://www.observatorioenergiayminas.com/archivos/boletin/petroleoaldia04.pdf>



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Rubio Flores, Kevin Josué**, con C.C: #0924006208 autor del **componente práctico del examen complejo: Análisis sobre el impacto económico por la eliminación del subsidio a la gasolina en el Ecuador** previo a la obtención del título de **Licenciado en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 12 de marzo del 2021

f. _____

Nombre: **Rubio Flores, Kevin Josué**

C.C: **0924006208**



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA
FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Análisis sobre el impacto económico por la eliminación del subsidio a la gasolina en el Ecuador		
AUTOR	Rubio Flores, Kevin Josué		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Ing. Santillán Pesantez Jaime Antonio, MBA.		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Empresariales		
CARRERA:	Carrera de Comercio y Finanzas		
TÍTULO OBTENIDO:	Licenciado en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	12 de marzo del 2021	No. DE PÁGINAS:	32
ÁREAS TEMÁTICAS:	Finanzas, Economía, Microeconomía, Macroeconomía		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Ecuador, Subsidios, Gasolina, Petróleo, Precio, Crisis fiscal		
RESUMEN/ABSTRAC:	<p>Los subsidios llegaron a la economía ecuatoriana en el año 1974 por el auge petrolero que se vivía en esa década, actualmente se encuentran inscritos constitucionalmente como un instrumento de la política fiscal del Estado para la redistribución de los ingresos (Art. 285), sin embargo, siempre han tenido un papel significativo desde el retorno a la democracia, aportando en campos generales de acción como la seguridad social, el desarrollo urbano, desarrollo agrícola, desarrollo social y combustibles (Miño, 2018). Hasta el año 2019, el presupuesto del estado mostraba que los subsidios otorgados hacia los derivados del petróleo representaban más del 55% del total, donde a partir de finales del 2019 se decidió eliminarlo progresivamente, comenzando con la gasolina súper cuyo subsidio se eliminó totalmente. Posteriormente se instituyó un sistema de banda de precios para que el valor de venta al público de la gasolina ecopaís y combustible diésel, tengan un incremento gradual mensual y lleguen a liberar sus precios como en los mercados internacionales. La eliminación de los subsidios hacia los combustibles y gasolinas no representan una gran afectación al bolsillo de las personas que tienen la posibilidad de tener un auto, y se demostró que, para los transportistas públicos y privados, a pesar del alza que tiene el combustible, siguen percibiendo ganancias, y no es como se indica que trabajan a pérdida. El único derivado del petróleo que sí representa una ayuda económica para una gran parte del pueblo ecuatoriano es el gas licuado de petróleo, mismo que debería tener una focalización para poder evitar el contrabando.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593939626863	E-mail: kevin.rubio02@cu.ucsg.edu.ec	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Ing. Mónica Echeverría Buchelli, Mgs.		
	Teléfono: PBX: 043804600 o call center: 2222024, 2222025 ext. 5021, 5129		
	E-mail: monica.echeverria@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			