



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE ECONOMÍA

**Análisis comparativo del subsidio a los combustibles en el Ecuador y su
impacto en el PIB, periodo 2006 - 2020**

**CARRILLO RIOS KATHERINE JHILENE
ECONOMISTA**

**CASTILLO GUARANGO ANDY YODER
ECONOMISTA**

**MACHALA
2022**



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE ECONOMÍA

**Análisis comparativo del subsidio a los combustibles en el Ecuador
y su impacto en el PIB, periodo 2006 - 2020**

**CARRILLO RIOS KATHERINE JHILENE
ECONOMISTA**

**CASTILLO GUARANGO ANDY YODER
ECONOMISTA**

**MACHALA
2022**



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE ECONOMÍA

ANÁLISIS DE CASOS

**Análisis comparativo del subsidio a los combustibles en el
Ecuador y su impacto en el PIB, periodo 2006 - 2020**

**CARRILLO RIOS KATHERINE JHILENE
ECONOMISTA**

**CASTILLO GUARANGO ANDY YODER
ECONOMISTA**

VEGA JARAMILLO FLOR YELENA

**MACHALA
2022**

SUBSIDIOS COMBUSTIBLES

por Jhilene-andy Carrillo-castillo

Fecha de entrega: 26-ago-2022 10:56a.m. (UTC-0500)

Identificador de la entrega: 1887515984

Nombre del archivo: CARRILLO-CASTILLO.docx (145K)

Total de palabras: 18154

Total de caracteres: 95185

SUBSIDIOS COMBUSTIBLES

INFORME DE ORIGINALIDAD

6%

INDICE DE SIMILITUD

5%

FUENTES DE INTERNET

1%

PUBLICACIONES

1%

TRABAJOS DEL
ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.ug.edu.ec Fuente de Internet	1%
2	www.ambiente.gob.ec Fuente de Internet	1%
3	repositorio.uta.edu.ec Fuente de Internet	<1%
4	www.slideshare.net Fuente de Internet	<1%
5	pirhua.udep.edu.pe Fuente de Internet	<1%
6	Submitted to Universidad Técnica de Machala Trabajo del estudiante	<1%
7	repositorio.upn.edu.pe Fuente de Internet	<1%
8	www.eluniverso.com Fuente de Internet	<1%
9	ribuni.uni.edu.ni Fuente de Internet	<1%

10	docplayer.es Fuente de Internet	<1 %
11	Submitted to Universidad San Francisco de Quito Trabajo del estudiante	<1 %
12	www.almendron.com Fuente de Internet	<1 %
13	Submitted to Colegio Internacional SEK Quito Trabajo del estudiante	<1 %
14	www.afrol.com Fuente de Internet	<1 %
15	Submitted to Universidad Adolfo Ibáñez Trabajo del estudiante	<1 %
16	creativecommons.org Fuente de Internet	<1 %
17	www.elcomercio.com Fuente de Internet	<1 %
18	www.finanzas.gob.ec Fuente de Internet	<1 %
19	www.theibfr.com Fuente de Internet	<1 %
20	oa.upm.es Fuente de Internet	<1 %
21	repositorio.unjbg.edu.pe	

Fuente de Internet

<1 %

22

www.universidadabierta.edu.mx

Fuente de Internet

<1 %

23

baixardoc.com

Fuente de Internet

<1 %

24

dspace.ucuenca.edu.ec

Fuente de Internet

<1 %

25

Submitted to Universidad Nacional de Educación

Trabajo del estudiante

<1 %

26

academiamecanicauvm.tecnoeje.org

Fuente de Internet

<1 %

27

1library.co

Fuente de Internet

<1 %

28

idoc.pub

Fuente de Internet

<1 %

29

repositorio.uide.edu.ec

Fuente de Internet

<1 %

30

upc.aws.openrepository.com

Fuente de Internet

<1 %

31

core.ac.uk

Fuente de Internet

<1 %

32

es.unionpedia.org

Fuente de Internet

<1 %

33

"International Investment Law in Latin America / Derecho Internacional de las Inversiones en América Latina", Brill, 2016

Publicación

<1 %

34

Submitted to Escuela Superior Politécnica del Litoral

Trabajo del estudiante

<1 %

35

foro-crashoil.2321837.n4.nabble.com

Fuente de Internet

<1 %

36

www.bancentral.gov.do

Fuente de Internet

<1 %

37

www.researchgate.net

Fuente de Internet

<1 %

38

ciép.mx

Fuente de Internet

<1 %

39

www.forumenlinea.com

Fuente de Internet

<1 %

40

www.imf.org

Fuente de Internet

<1 %

41

www.publicnow.com

Fuente de Internet

<1 %

42

www.rfi.fr

Fuente de Internet

<1 %

43 www.sacdel.org.sv <1 %
Fuente de Internet

44 www.scpm.gob.ec <1 %
Fuente de Internet

45 www.secretariasenado.gov.co <1 %
Fuente de Internet

46 www.vesselland.com <1 %
Fuente de Internet

Excluir citas Activo

Excluir bibliografía Activo

Excluir coincidencias < 10 words

CLÁUSULA DE CESIÓN DE DERECHO DE PUBLICIDAD EN EL REPOSITORIO DIGITAL INSTITUCIONAL

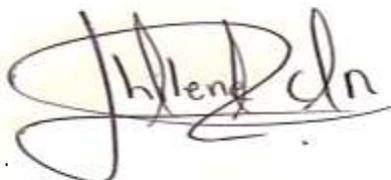
Los que suscriben, CARRILLO RIOS JHILENE y CASTILLO GUARANGO ANDY YODER, en calidad de autores del siguiente trabajo suscrito titulado ANÁLISIS COMPARATIVO DEL SUBSIDIO A LOS COMBUSTIBLES EN EL ECUADOR Y SU IMPACTO EN EL PIB, PERIODO 2007-2021, otorgan a la Universidad Técnica de Machala, de forma gratuita y no exclusiva, los derechos de reproducción, distribución y comunicación pública de la obra, que constituye un trabajo de autoría propia sobre la cual tienen potestad para otorgar los derechos contenidos en esta licencia.

Los autores declaran que el contenido que se publicará es de carácter académico y se enmarca en las disposiciones definidas por la Universidad Técnica de Machala.

Se autoriza a transformar la obra, únicamente cuando sea necesario, y a realizar las adaptaciones pertinentes para permitir su preservación, distribución y publicación en el Repositorio Digital Institucional de la Universidad Técnica de Machala.

Los autores como garantes de la autoría de la obra y en relación a la misma, declaran que la universidad se encuentra libre de todo tipo de responsabilidad sobre el contenido de la obra y que asumen la responsabilidad frente a cualquier reclamo o demanda por parte de terceros de manera exclusiva.

Aceptando esta licencia, se cede a la Universidad Técnica de Machala el derecho exclusivo de archivar, reproducir, convertir, comunicar y/o distribuir la obra mundialmente en formato electrónico y digital a través de su Repositorio Digital Institucional, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico.



Carrillo Rios Katherine Jhilene
C.I. 0750264863



Castillo Guarango Andy Yoder
C.I. 070652519

RESUMEN

Los subsidios en el Ecuador fueron introducidos en el año de 1974 con un régimen militar donde su mandatario era el General Rodríguez Lara, tras un golpe de Estado asumió la presidencia, en estos años se vivió el boom petrolero, en donde los altos precios del petróleo generaron excedentes económicos permitiendo la aplicación de subsidios. Entre los países que más destina sus porcentajes de PIB en el mantenimiento de subsidios a los de combustibles es Ecuador con alrededor del 7% y 9% respectivamente, esto representan un gran costo económico y la alta demanda de consumo y la inversión que conlleva satisfacer esta demanda genera pérdidas económicas, debido a los bajos precios que se manejan en este producto. En los últimos 5 años, es decir desde el 2016 hasta mayo del 2021, el Estado ecuatoriano destino USD 5.706 millones en el subsidio a los combustibles, lo que representa el 5,7% del PIB del año 2020, el cual llegó a USD 98.808 millones. Según Suárez (2021) en Ecuador ha sido evidente que los subsidios han sido ineficientes, regresivos y con un alto costo, al eliminarlos se ahorraría millones de dólares que pueden ser empleados en reducir el déficit fiscal y la deuda ecuatoriana o llegar a invertir en salud, educación, infraestructura, etc. Además, al eliminarlos se reduciría el alto consumo de combustibles que genera una gran contaminación ambiental y también el contrabando. Ante esto, el gobierno podría reducir gastos entre USD 130 millones y USD 178 millones en los subsidios de combustible.

Palabras clave: PIB, combustible, subsidios, costos, eliminación

ABSTRACT

Subsidies in Ecuador were introduced in 1974 with a military regime where its president was General Rodríguez Lara, after a coup d'état he assumed the presidency, in these years the oil boom was experienced, where high oil prices they generated economic surpluses allowing the application of subsidies. Among the countries that most allocates their percentages of GDP in the maintenance of fuel subsidies is Ecuador with around 7% and 9% respectively, this represents a great economic cost and the high demand for consumption and the investment involved in satisfying this demand generates economic losses, due to the low prices that are handled in this product. In the last 5 years, that is, from 2016 to May 2021, the Ecuadorian State allocated USD 5,706 million in fuel subsidies, which represents 5.7% of the GDP of the year 2020, which reached USD 98,808 millions. According to Suárez (2021) in Ecuador it has been evident that the subsidies have been inefficient, regressive and with a high cost, eliminating them would save millions of dollars that can be used to reduce the fiscal deficit and the Ecuadorian debt or to invest in health , education, infrastructure, etc. In addition, eliminating them would reduce the high fuel consumption that generates great environmental pollution and also smuggling. Given this, the government could reduce expenses between USD 130 million and USD 178 million in fuel subsidies.

Keywords: PIB, fuel, subsidies, costs, elimination

ÍNDICE

1	Capítulo 1. Diagnóstico Y Conceptualización Del Objeto De Estudio	10
1.1	Introducción	10
1.2	Justificación De La Investigación	12
1.3	Problema	13
1.3.1	Planteamiento Del Problema	13
1.3.2	Formulación Del Problema	14
1.4	Objetivos De La Investigación	15
1.4.1	Objetivo General	15
1.4.2	Objetivos Específicos	15
1.5	Marco Conceptual	15
1.5.1	Antecedentes De Los Subsidios	15
1.5.2	Que Son Los Subsidios	16
1.5.3	Principios De Los Subsidios	17
1.5.4	Política De Los Subsidios	17
1.5.5	Finalidad De Los Subsidios	18
1.5.6	Producto Interno Bruto (Pib)	19
1.5.7	Gobernanza Y Gobernabilidad	19
1.5.8	Economía Del Bienestar	20
1.5.9	Crecimiento Y Desarrollo Económico	20
1.6	Marco Contextual	21
1.6.1	Los Subsidios A Los Combustibles Del Ecuador	21
1.6.2	Refinerías De Combustible En El Ecuador	22
1.6.2.1	Refinería La Libertad	22
1.6.2.2	Refinería Estatal De Esmeraldas	23
1.6.2.3	Refinería Shushufindi	23
1.6.3	Los Subsidios Desde La Perspectiva Del Banco Central Del Ecuador	23
1.6.3.1	Perspectiva De Eficiencia	23
1.6.3.2	Perspectiva De Equidad	24

1.6.3.3	Perspectiva Económica	24
1.6.4	Impacto De Los Subsidios De Combustibles En El Ecuador	24
1.7	La Política A Los Precios De Combustible En Ecuador	25
1.8	Políticas De Eliminación De Subsidios De Combustible En Ecuador	27
1.9	El Coste De Subsidiar Los Combustibles En Ecuador	29
1.9.1	Costos Sociales	29
1.9.2	Costos Económicos	29
2	Capítulo II. Metodología	32
2.1	Tipo De Investigación	32
2.1.1	Según El Propósito	32
2.1.2	Según El Nivel De Profundización	32
2.1.3	Según Su Enfoque	33
2.1.4	Según Sus Fuentes De Información (Documental)	33
2.1.5	Según Su Diseño: Investigación No Experimental	33
2.2	Método	34
2.2.1	Método Analítico	34
2.2.2	Método Deductivo General	34
2.3	Técnica	34
2.3.1	Técnicas De Investigación Documental	34
2.4	Población	35
3	Capítulo III. Descripción, Análisis, Situación Y Reseña Del Sector Obejto De Estudio (Económico, Social, Empresarial, Sostenibilidad)	35
3.1	Contexto Internacional De Los Subsidios A Los Combustibles	35
3.2	Contexto Nacional De Los Subsidios A Los Combustibles En Ecuador	36
3.2.1	Período Presidencial Rafael Correa (2007 -2017)	36
3.2.2	Período Presidencial De Lenín Moreno (2017 – 2021)	37
3.2.3	Período Presidencial Guillermo Lasso (2021)	39
3.3	Economía Ecuatoriana Y Su Dependencia De Los Derivados Del Petróleo	40
3.4	Producto Interno Bruto	41
3.5	Análisis De La Problemática	42
3.5.1	Contrabando	42

3.5.2	Consumo De Combustibles	43
3.5.3	Diferencia De Ingresos Y Egresos Por Comercialización De Derivados	45
3.5.4	Regresividad Del Subsidio A Los Combustibles	47
3.5.5	Precios Nacionales Vs Precios Internacionales	48
3.6	Diseño, Alcance Y Alternativas De Solución	49
3.6.1	Diseño	49
3.6.2	Alcance	49
3.6.3	Alternativas De Selección	49
3.7	Selección De Alternativa De Solución	52
3.8	Posibles Resultados Obtenidos	54
3.8.1	Eliminación Del Subsidio A Los Combustibles Y Su Afectación En El Pib Del Ecuador Periodo 2006-2020	54
3.8.2	Costo De Oportunidad	57
3.8.3	Focalización A Los Subsidios De Combustible	59
3.8.3.1	Subsidio Al Gas Licuado De Petróleo	59
3.8.3.2	Subsidio Al Diésel	60
3.8.3.3	Subsidio A La Gasolina	62
3.8.4	Resultado Socioeconómico	63
4	Capítulo IV	64
4.1	Discusión	64
4.2	Conclusiones	66
4.3	Recomendaciones	66
4.4	Referencias	67
4.5	Anexos	75

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Precio de los combustibles de Ecuador a nivel de terminal de almacenamiento en USD galón/kg: periodo 2006-2015	25
Tabla 2 Decreto del periodo presidencial de Rafael Correa 2007-2017	35
Tabla 3 Decretos del periodo presidencial de Lenín Moreno 2017-2021	36
Tabla 4 Decretos del período presidencial de Guillermo Lasso 2021	38
Tabla 5 Ventajas y Desventajas de mantener los subsidios	49
Tabla 6 Factibilidad de la eliminación de los subsidios	51
Tabla 7 Factibilidad a la focalización de los subsidios	52
Tabla 8 Efectos en diferentes sectores del país sin subsidio a los combustibles	56
Tabla 9 Grupos sociales que deberían recibir la focalización al GLP	58
Tabla 10 Grupos sociales que deberían recibir la focalización al Diésel	60
Tabla 11 Grupos sociales que deberían recibir la focalización a la Gasolina	61
Tabla 12 Beneficios socio-económico en el Ecuador	62

INDICE DE GRAFICAS

Gráfica 1 Precio de los combustibles de Ecuador a nivel de terminal de almacenamiento en USD galón/kg: periodo 2016-2021	26
Gráfica 2 Costo de los subsidios a los combustibles: período 2007-2021 en millones USD	30
Gráfica 3 Variación porcentual del coste total a los subsidios de combustibles: período 2006-2021 en millones USD	31
Gráfica 4 Participación de los subsidios de combustible en el PIB: período 2007-2020 a precios corrientes	41
Gráfica 5 Consumo anual de combustibles: período 2007-2020 en miles de barriles	44

Gráfica 6 Diferencia entre los ingresos y egresos respecto a la comercialización interna de combustible: período 2007-2021 en miles USD	45
Gráfica 7 Ingresos y gastos de consumo de combustibles de los hogares Urbano/Rurales en el Ecuador	47
Gráfica 8 Precio de los combustibles con y sin subsidio: 2018 y 2021	54

1 CAPÍTULO 1. DIAGNÓSTICO Y CONCEPTUALIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

1.1 INTRODUCCIÓN

Los subsidios son considerados en algunos países imprescindibles para fomentar, promover y facilitar ciertos servicios a la ciudadanía, especialmente a los sectores más vulnerables mientras que para otros los subsidios se han convertido en una plaga económica y social. Según Puig et al. (2018) la mayoría de países de América Latina, con el tiempo han creado fondos para cubrir los gastos de subsidios, a medida que el precio de combustible aumenta en el mercado. Esta problemática comenzó a originarse en 1985 cuando se realizaron reformas de privatización en el sector de hidrocarburos enfatizando que el mercado es el mejor agente para la regulación y asignación de recursos, desencadenando una serie de protestas por parte de la ciudadanía por el aumento de precios de combustibles, dando paso a que los gobiernos se encarguen de presupuestar los subsidios para la satisfacción de la ciudadanía

Respecto a Ecuador, la implementación de subsidios a los combustibles comenzó en la década de los setenta, años en los que la economía ecuatoriana atraviesa su mejor etapa debido al boom petrolero y la alta demanda de este producto en mercados internacionales, haciendo que el gobierno adopte medidas económicas, con la finalidad de favorecer e incluir de servicios los sectores vulnerables. Sin embargo, a medida que los precios de combustible incrementaron el subsidio también lo hacía, generando un gran gasto para la economía del país, dado que internamente se fijaba un determinado precio para el consumidor (Espinoza Echeverría & Guayanlema, 2017).

Entre los países que más destinaron sus porcentajes de PIB en el mantenimiento de los subsidios de combustibles entre 2007 a 2014 fue Ecuador con alrededor del 4 a 6%.

Considerando lo expuesto, el principal objetivo de esta investigación es realizar un análisis comparativo referente a la economía ecuatoriana con la implementación de los subsidios y el impacto que genera la eliminación de los mismo, contrastándolo en los valores del PIB desde el año 2007 hasta el 2021 y haciendo énfasis a los periodos de gobierno de los expresidentes Econ. Rafael Correa y Lic. Lenin Moreno y del actual presidente Guillermo Lasso.

La investigación consta de cinco capítulos: en el primer capítulo se aborda la justificación, planteamiento del problema, objetivos, marco teórico y contextual; en el segundo capítulo se desarrolla la metodología de la investigación; en el tercer capítulo la descripción, diseño, situación, reseña, alcance, alternativas, solución y resultados referente al subsidio a los combustibles en el Ecuador y su impacto en el PIB; en el cuarto capítulo se plantea la discusión y por último, en el quinto capítulo se finaliza con las conclusiones y recomendaciones.

Además, se analiza si una posible alternativa de solución a los problemas económicos es la eliminación de subsidios, la cual se intentó aplicar en el año 2019 en el gobierno de Lenin Moreno, ocasionando desacuerdos y protestas que conllevaron a revertir esa medida económica. Sin embargo, para mediados del 2020 con el decreto ejecutivo 1054, se estipulo un nuevo sistema de comercio de combustible que en su inicio implicaba una disminución y luego la aplicación de bandas móviles de control en los precios de los combustibles, con el nuevo gobierno entrante del empresario y político Guillermo Lasso, se continuó con este mecanismo para luego emitir el decreto N° 231 en donde se dispone el congelamiento de precios de la gasolina extra y diésel. Por lo tanto, se pretende corroborar que la eliminación de subsidios podría beneficiar a la economía y a la sociedad, generando una disminución en la deuda y por ende creando más fondos para otras actividades de bienestar social.

1.2 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

En el Ecuador existen diversos problemas económicos, políticos y sociales, donde el gobierno debe tomar medidas para solucionarlos. Por tanto, el presente trabajo se justifica en estudiar la implementación de subsidios de combustibles, los cuales permiten que los sectores más vulnerables tengan acceso a diferentes tipos de bienes o servicios, siendo su finalidad disminuir la pobreza, sin embargo, esta medida económica no ha cumplido de forma correcta con su propósito, provocando desigualdad e inequidad para los sectores más desprotegidos (Poveda & Carrillo, 2018).

La implementación de los subsidios genera efectos en el PIB, los cuales pueden llegar a tener una afectación positiva o negativa. Considerando que el país gozaba de un PIB con continuo crecimiento gracias a las exportaciones y el precio internacional de petróleo, hasta el año 2015 que presentó una fuerte contracción, para Ospina (2015) esto quiere decir que la economía está funcionando en sentido contrario y más ahora que no tiene suficientes fondos públicos desencadenando la restricción de otras actividades económicas dado que los gobiernos toman medidas con respecto al gasto público.

Los años de estudio que se abarca en esta investigación comprende desde el 2007 hasta el 2021, porque en este periodo empezaron cambios significativos en el Ecuador, especialmente en lo que corresponde a la modificación de la Constitución de la República en el 2008, reformas tributarias, en educación y nuevas políticas de subsidios (Ospina, 2015). En base a lo anterior, se justifica el trabajo al realizar un análisis comparativo de los resultados de mantener los subsidios o eliminarlos por completo y su impacto en el PIB ecuatoriano, por tanto, esta investigación es descriptiva con una metodología analítica, deductiva y un enfoque mixto (cuantitativo y cualitativo) porque se basa en información estadística y fuentes bibliográficas con diversas posturas.

Con la presente investigación se espera sirva como marco de referencia para futuros estudios o investigaciones sobre la afectación de los subsidios en el PIB con el fin de buscar alternativas para mejorar el bienestar de la población. Además de expandir este tipo de información a toda la sociedad en general, especialmente para aquellos sectores vulnerables que se encuentran alejados de la realidad de la economía ecuatoriana.

1.3 PROBLEMA

1.3.1 Planteamiento del Problema

En Ecuador la problemática que se enfrenta actualmente en la sociedad son los subsidios de combustible y sus efectos en el PIB, esto tiene sus orígenes en la década de los setenta, con el inicio del boom petrolero y el aumento de los precios de Petróleo, provocando que el estado obtenga excedentes económicos recurriendo a la implementación de subsidios como medidas diseñadas para favorecer a los sectores de transporte (Militar, público y privado) y personas vulnerables (Espinoza Echeverría & Guayanlema, 2017).

No obstante, al implementar los subsidios de combustibles la sociedad ha vivido largos periodos de conveniencia al tener un precio estable de este recurso por lo que al hablar de continuar o eliminar los subsidios se convierte en una paradoja difícil de abarcar debido a las amplias posturas que cada persona puede tomar. Dado que los subsidios en un inicio no fueron diseñados de forma focalizada, haciendo que su uso y beneficio sea de forma general y a la vez esta situación provocó actos de sobreconsumo, contrabando, comercialización ilícita, además de la ineficiente administración de los ingresos obtenidos de este recurso y el gran daño ambiental que aún persiste (Moya Correa V. , 2019).

Por otra parte, es evidente que los subsidios retrasan la economía, esto sucede porque el Estado destina recursos económicos para solventar estas subvenciones y a la vez reduce las posibilidades de destinar esos ingresos a otros sectores de la sociedad. Además, otra de las problemáticas que se enfrenta es determinar si los subsidios contribuyen a la productividad y desarrollo o si está beneficiando a un determinado sector, dado que las subvenciones funcionan de manera correcta cuando son de forma temporal algo que no sucede en Ecuador, considerando que los subsidios de combustibles han permanecido por largos periodos provocando que se revierta lo que en un principio era una ayuda para incentivar la economía, a provocar la crisis económica que se vive actualmente.

Cabe destacar que el Ecuador en los últimos 10 años ha destinado USD 2.300 millones en los subsidios de combustible, lo que en el PIB anual sería 3% y aproximadamente el 22% de los ingresos que se percibe gracias a las exportaciones de este producto, pero así mismo se debe importar los productos refinados para el combustible (Escribano, 2019). De esta manera el planteamiento del problema de esta investigación se basa en analizar el impacto que los subsidios generan en el PIB del país y así mismo comparar si es beneficioso o no mantenerlo o eliminarlo y sus respectivas repercusiones en lo económico y social.

1.3.2 Formulación del problema

1.3.2.1 Pregunta principal

¿De qué manera afecta la implementación del Subsidio a los Combustibles en el Ecuador y su Impacto en el PIB, Periodo 2006 – 2020?

1.3.2.2 Preguntas complementarias

- ¿Cuáles son los beneficios y desventajas sociales de mantener los subsidios de combustibles?
- ¿Los subsidios de combustible benefician o perjudican al crecimiento económico de Ecuador?
- ¿Cómo se manejó la economía con subsidios durante los periodos de gobierno de desde los años 2006-2020?
- ¿Eliminar los subsidios a los combustibles, pero con una focalización, correcta contribuiría a mejorar la economía del País?

1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.4.1 Objetivo general

El propósito general de este proyecto es realizar un análisis comparativo del subsidio a los combustibles en el Ecuador y su impacto en el PIB, periodo 2006 – 2020, para verificar la afectación socioeconómico que causan estos al momento de eliminarlos o mantenerlos, con el fin de tener una idea clara sobre la eficiencia de estos.

1.4.2 Objetivos específicos

- Identificar los beneficios y desventajas sociales que ha generado la implementación de subsidios en el Ecuador durante los años 2006-2020.
- Determinar el impacto económico que se genera en el PIB por el subsidio a los combustibles del Ecuador.
- Comparar la afectación de la economía ecuatoriana con los subsidios durante los períodos de gobiernos desde el año 2006-2020.
- Analizar si la eliminación del subsidio a los combustibles con una focalización podría generar cambios positivos en la economía ecuatoriana.

1.5 MARCO CONCEPTUAL

1.5.1 Antecedentes de los subsidios

Los subsidios comienzan a surgir en Europa a partir del siglo XIX mediante asignaciones destinadas a las familias más vulnerables, mientras que sus primeros escritos son expuestos en el *Rerum Navarum* (carta) de la iglesia católica, en donde se incita a que los países protejan a sus trabajadores y que es una obligación del Estado mantener una equitativa distribución de las riquezas, las mismas que representa asistencias para las familias y que poco a poco fueron abarcando servicios de educación y salud. Estos escritos posteriormente fueron dados a conocer por el Papa León XIII (García, 2015, como se citó en Hidalgo, 2017, pág. 8).

Con la finalidad de cumplir con el bienestar social, los países idearon medidas que contribuyan a la realización de lo antes mencionado, las cuales han ido evolucionando con el tiempo, considerando que este tipo de medidas favorece a ciertos sectores de la economía, brindando apoyo financiero. De esta forma, los subsidios tienen sus principios en la equidad, justicia social, distribución de los recursos y protección ambiental llegando a favorecer a la reducción de pobreza y crecimiento económico (León, Mena, & Rivas, 2021)

Según Puig et al. (2018) en 1985 los subsidios comienzan a tomar mayor importancia en el ámbito económico, es así que en América Latina surgen reformas (privatizaciones) respecto al sector eléctrico e hidrocarburos, enfatizando que el mercado es un buen agente para la asignación de recursos, limitando la participación del Estado y priorizando la participación privada ocasionando que los precios se igualen al mercado. De esta manera, para muchos países implementar los subsidios constituyó una alternativa para la sociedad, recurriendo a crear fondos para solventar este tipo de gastos que cada vez aumentaba en base a los precios del mercado internacional.

1.5.2 Qué son los Subsidios

Historiadores económicos como Malthus, Hazlitt y Murphy aseguran que los subsidios son subvenciones negativas porque distorsiona el precio real de un bien o servicio para brindarle al consumidor facilidad de adquisición provocando pérdidas económicas, endeudamiento, deficiencia en los productos y competencia irregular en el mercado. A pesar de esto, varios países desarrollados y en vías de desarrollo aplican los subsidios (Zambrano, 2016) .

Por su parte el Sistema de Cuentas Nacionales (SCN) (2016) define los subsidios como subvenciones de pagos corrientes sin compensación, dado que el Estado destina recursos económicos a empresas públicas o privadas dependiendo de la cantidad de producción de bienes o servicios y de la cantidad demandada por la sociedad.

1.5.3 Principios de los subsidios

Según Moya (2019, pág. 11) para que la política de subsidios funcione adecuadamente se debe cumplir con los siguientes principios:

1. **Transitoriedad:** el subsidio no puede permanecer por tiempo indefinido, al contrario, debe tener un lapso de tiempo determinado, una vez aplicado por las razones que se requieran, este debe ser eliminado en cuanto el panorama económico y social mejore, si esto no sucede el Estado entraría en endeudamiento y crisis por los valores crecientes que se debe solventar, evitando que estos gastos sean empleados en otras actividades de bienestar social.
2. **Focalización:** antes de implementar los subsidios el Estado debe tener determinado los objetivos que desea lograr con la política de subsidios, en este caso tener claro a qué sectores se desea beneficiar, con esto la focalización de los mismos beneficiará a los sectores que realmente lo necesiten.
3. **Eficiencia:** los subsidios deben ser empleados de forma eficiente y destinados específicamente en mejorar el bienestar social de los más vulnerables o marginados. De esta manera las transferencias ayudan a los individuos que más necesitan y menos a los que no lo necesitan. También se debe considerar que los subsidios no deben afectar en gran medida al presupuesto general del Estado.
4. **Factibilidad Económica:** los subsidios no deben constituir problemas en la política fiscal, de modo que provocaría déficit, crisis, y reduce la posibilidad de realizar otros tipos de inversiones que contribuyan al crecimiento económico (León, Mena, & Rivas, 2021).

1.5.4 Política de los subsidios

La política de subsidio dentro del aspecto macroeconómico, es la asistencia económica que las sociedades en estado vulnerable reciben por parte del gobierno para brindarles la oportunidad de tener una igualdad en la adquisición de bienes y servicios como: educación, salud, seguridad, alimentación, entre otras, dado que son necesarias para que la sociedad pueda llevar una vida de calidad, así como también incentivar el desarrollo y crecimiento económico. No obstante, estos subsidios tienen un doble comportamiento porque son implementados para mejorar el bienestar social, pero a su vez perjudica a la economía del país por tener que cubrir altos costos de subsidios en ciertos servicios y más aún cuando son por largos periodos (Chicaiza Inguillay, 2019).

La política de subsidios considera ciertas interrogantes que se deben cumplir para que el Estado logre los objetivos que se plantea como: reducción de pobreza, igualdad de oportunidades, incentivar la producción, etc. Según Aliaga (2018) las preguntas que se debe tener en cuenta son: “a. ¿Cuáles son los objetivos de la subvención? b. ¿Qué actividades deberían ser subsidiadas? c. ¿Quién debería ser subsidiado? d. ¿Qué mecanismo de subsidio debería usarse?” (pág. 35). Con estas interrogantes es más fácil que el Estado tenga definido el propósito que desea lograr, identificando al grupo que va a favorecer y las ventajas y desventajas que se generan. Además de poder evaluar y realizar cálculos correspondientes previos a la implementación, reducción o eliminación de subsidios.

Teóricamente la política de subsidios comprende dos elementos: excedente del productor y excedente del consumidor. El primero hace referencia a la diferencia entre los ingresos que percibe el productor por la producción total que se realiza y el costo de oportunidad que tendría en dicha actividad. Por su parte el excedente del consumidor se basa en la diferencia de la cantidad total que la persona podría pagar por la adquisición de un bien/servicio y la cantidad que verdaderamente llegaría a pagar con el subsidio (Olarreaga, 2000). Esto quiere decir que la asignación y uso de bienes/servicios resulta ineficiente debido a los desequilibrios que se producen en el mercado (más cantidad consumida= menor o mayor precio por pagar).

1.5.5 Finalidad de los subsidios

Según Guerra (2019) los subsidios pueden cumplir con tres finalidades:

1. **Distribución:** los subsidios cumplen con la finalidad de permitir una igualdad de beneficios, dado que el Estado debe realizar una distribución de sus riquezas enfocándose en corregir las inequidades existentes en el mercado, destinando subsidios a los bienes/servicios, en donde no toda la población tiene facilidad de acceso debido a su situación económica.
2. **Asistencialismo:** el Estado debe garantizar el bienestar social, por tanto, los subsidios cumplen el rol de asistencialismo, es decir contribuir a la realización de ayudas económicas a las familias de más bajos recursos para mejorar su calidad de vida.
3. Los subsidios para el Estado pueden servir como una herramienta de desviación de fondos públicos para necesidades futuras con fines productivos, es decir el Estado los utiliza a manera de ahorro o inversión, pero en proyectos futuros, lo que representa un gasto público que no es equivalente a las necesidades actuales.

1.5.6 Producto Interno Bruto (PIB)

El producto interno bruto o PIB, es un indicador económico que sirve para reflejar el valor monetario de todos los bienes y servicios producidos por un país en un periodo de tiempo determinado, el cual puede ser por trimestres o por años, su cálculo es complejo porque se debe tomar en consideración todos los bienes y servicios finales para poder sumarlos. Además, este indicador macroeconómico permite medir y comparar la riqueza de un país analizando el PIB de cada periodo (Manobanda & Vines , 2021, pág. 7).

1.5.7 Gobernanza y gobernabilidad

La gobernabilidad es la coordinación, la colaboración y entendimiento entre actores de organizaciones políticas y sociedad civil que conjuntamente facilitan las actividades del Estado, pero en si esto depende del equilibrio y la capacidad de desenvolvimiento y eficacia que tenga el

sistema político sobre las demandas sociales. La gobernanza se la puede definir como las interacciones entre estado (gobernante) y sociedad (gobernados), para crear oportunidades y resolver problemas sociales, con la implementación de las medidas correspondientes, esto implica la participación activa de la sociedad en las decisiones que les aseguren una vida de calidad, pero para llegar a esto se necesita que la población tenga libertad de expresión y sobre todo se garantice los derechos humanos y tener conocimiento de las funciones que realicen los gobernantes (MEDINA, 2016).

La diferencia entre estos dos conceptos es que la gobernabilidad es un sistema sociopolítico donde trabajan para gobernarse y poder cumplir los objetivos de una manera correcta con las normas y procedimientos determinados, pueden trabajar conjuntamente pueblo, gobierno y el sector privado; mientras que, la gobernanza es la acción de gobernar con el objetivo de un desarrollo social, económico el cual sea sostenible en el tiempo, proporcionando armonía entre gobierno y pueblo (Aguilar, 2014).

1.5.8 Economía del bienestar

La economía del bienestar se encarga de direccionar al sistema económico hacia el bienestar social, se trata de una ciencia normativa o reguladora que formula reglas para una óptima asignación de los recursos, su objetivo es hallar un sistema económico para la máxima eficiencia económica con el fin de incrementar el bienestar social, se considera que una economía debería ofrecer una equitativa distribución de la riqueza, bienestar y salud, sin descuidar la preservación del planeta para las generaciones futuras (Olier , 2014).

La importancia del bienestar social radica en que su objetivo es crecer económicamente sin olvidarse el bienestar de su población, una responsable explotación de los recursos sin dañar el ecosistema, distribuir la riqueza de una manera eficiente y justa con el fin de lograr una sociedad con estándares de vida igualitarios, para que estos sean invertidos en salud, empleo, educación, vivienda, asistencias económicas, entre otros, para que la población pueda tener un mejor estilo de vida (Antón & Muñoz, 2018).

1.5.9 Crecimiento y desarrollo económico

El crecimiento económico de un país depende del aumento de los bienes/servicios en un determinado tiempo, se lo puede medir por medio del PIB, ya que en este se muestra las variaciones de cada trimestre o cada año y permite determinar si está en un estado de crecimiento o decrecimiento. Según Carranza y Macías (2021) la importancia del crecimiento económico de un país es un objetivo fundamental porque al aumentar la riqueza disminuye la pobreza, creando nuevas oportunidades para la población y con esto resolver los problemas sociales ocasionados por el estancamiento económico de los países en vías de desarrollo. El crecimiento se ve opacado cuando una nación no tiene desarrollo humano y se puede llegar a crear una desigualdad, crece el desempleo, pérdida de la cultura y un consumo excesivo de los recursos que serán necesarios para futuras generaciones.

Se define al desarrollo económico como el aumento del PIB per cápita de cada individuo de un país, dado que esto representa un proceso de transformación encaminado a mejorar el estilo de vida de la población. Esto quiere decir, que el desarrollo conjuga el crecimiento con la capacidad de aprovechamiento de esta variable, la misma que conducirá a la transformación de la ciudadanía, y que se verá reflejado en aspectos de progreso cultural, educativo, social, gozar de múltiples beneficios como vivienda, salud, seguridad e inclusión en los diferentes sectores con una igualdad de derechos y obligaciones demostrando así que el desarrollo es la superación y mejoras en la calidad de vida. (Cárdenas Gómez & Michel Nava, 2018).

1.6 MARCO CONTEXTUAL

1.6.1 Los subsidios a los combustibles del Ecuador

Los subsidios en el Ecuador fueron introducidos en el año de 1974 con un régimen militar donde su mandatario era el General Rodríguez Lara, tras un golpe de Estado asumió el poder como presidente de la república, en estos años se vivió el boom petrolero, en donde los altos precios del petróleo generaron excedentes económicos permitiendo la aplicación de subsidios, mismo que fue creado para abastecer las necesidades militares como el transporte del ejército, pero se extendieron a la población más vulnerable como al transporte público y privado. Además, el Estado no podía controlar el consumo interno, las refinerías no contaban con la

infraestructura adecuada para poder abastecer la demanda interna, como medida se recurrió a las importaciones de los derivados del petróleo (Andrade, 2014, pág. 29).

Con la bonanza petrolera la economía del país se vio reforzada sin que se tenga que reducir los subsidios, pero cuando la situación económica cambió debido a que el país se volvió dependiente del precio internacional, los gobernantes posteriores fueron conscientes que retirar esta medida económica, les podía costar su cargo como presidentes, por lo que se congeló los precios de gas natural y gasolina en el año 1982, posteriormente hubo una reducción progresiva de los subsidios, para 1990 el Estado ecuatoriano intentó en varias ocasiones eliminar los subsidios, pero esto provocó oposición popular e inestabilidad política. Una medida para empezar a eliminarlos, fue implementar un bono económico para los de más bajos ingresos económico, mismo que se convertiría en el Bono de Desarrollo Humano (BDH), pero la crisis bancaria y económica, añadiendo el intento de eliminar subsidios contribuyeron a que varios presidentes fueran derrocados (Sánchez, 2019, pág. 20).

En el año 2000, el presidente de turno Jamil Mahuad fue derrocado, debido al descontento popular ante la medida de aumentar los precios del gas residencial en un 500%, desencadenando protestas a nivel nacional, los siguientes presidentes tomaron en cuenta la sensibilidad popular que se causa al intentar eliminar los subsidios y revirtieron cualquier reforma en la reducción de estos, manteniendo los precios constantes hasta el año 2015, en donde se empezó aplicar un aumento mensual en los precios, durante esos años el presidente Rafael Correa, mantuvo el precio de los subsidios por el aumento en el precio del petróleo, pero la caída del precio internacional puso la situación económica del país en una crisis, la cual ya era insostenible. En el siguiente periodo presidencial, el mandatario Lenin Moreno, con la crisis que afrontaba el país se vio en la obligación de buscar financiamiento externo para poder cubrir los deudas que mantenía arrastrando el Estado, la entidad que le proporcionaría financiamiento es el Fondo Monetario Internacional (FMI), Moreno aceptó las reformas en las que se reducirían gradualmente el precio de los subsidios, ya en el año 2018 se redujo el subsidio a la gasolina normal, ocasionando protestas a nivel nacional, para evitar estos conflictos el Estado postergó esta medida, en el año 2020 se redujo los subsidios a la gasolina normal y una posible focalización (Escribano, 2019).

1.6.2 Refinerías de Combustible en el Ecuador

La creación de Petroecuador fue clave para recuperar los territorios donde se explotaba el petróleo dando paso a una nueva era, en la cual el Estado se encarga completamente de las refinerías en el país. Según (Peralta, 2018, pág. 11), actualmente existen tres refinerías que procesan el crudo del petróleo, mismos que se comercializan dentro y fuera del país:

1.6.2.1 Refinería La Libertad

En Londres 1919 se crea la compañía Anglo Ecuadorian Oilfields (AEO), su objetivo era encontrar yacimientos petrolíferos, construyendo su compañía en el balneario la Libertad, siendo esta la primera refinería de crudo de petróleo en el país, produciendo derivados como diésel, gasolina y gas licuado con la finalidad de abastecer el consumo interno y dejar de importar de Perú, ya que en la actualidad esta refinería pertenece al Estado ecuatoriano (Petroecuador). Cabe destacar, que ya tiene 60 años de antigüedad, siendo la segunda más productiva, pero debido al tiempo y fallas técnicas su producción ha ido disminuyendo. Actualmente produce 45 mil barriles por día.

1.6.2.2 Refinería Estatal de Esmeraldas

Se creó en el año 1972, en el mandato de Guillermo Lara, su objetivo era controlar de alguna manera los cuantiosos ingresos que aportaba el petróleo en ese tiempo, ingresando en la OPEP, el cual ayudó con los precios internacionales del petróleo, así aumentó sus ingresos petroleros convirtiéndose en la refinería más grande del Ecuador dándole el mismo nombre donde está ubicada, por el desgaste su producción ha disminuido en la actualidad. Esta refinería al ser la más grande del país produce 110 mil barriles por día.

1.6.2.3 Refinería Shushufindi

Se creó en el año 1884 y está ubicado en la provincia de Sucumbíos, esta es la tercera refinería y la que menos producción posee en cuanto a barriles de petróleo en comparación con las otras dos, esto se debe a que su capacidad de producir es insuficiente, en la actualidad se busca ampliar el volumen de gasolina por días y así poder cumplir con la demanda y satisfacer las necesidades que se presenten, esta refinería solo es capaz de producir 20 mil barriles por día.

Las tres refinerías ubicadas estratégicamente en las regiones Amazónica y Litoral, procesan el petróleo que se extrae de los campos del Ecuador en un promedio de 175.000 mil barriles por día.

1.6.3 Los Subsidios desde la perspectiva del Banco Central del Ecuador

Según (Chacón & Aguirre, 2014, pág. 22) indica que el Banco Central del Ecuador analiza los subsidios desde las siguientes perspectivas:

1.6.3.1 Perspectiva de Eficiencia

Desde esta perspectiva el Banco Central analiza que los subsidios inciden en los cambios mínimos de consumo de los bienes y servicios de la población, donde los precios de estos productos subsidiados tengan bajas elasticidades de precio, para que estos puedan ser consumidos para el sector destinado.

1.6.3.2 Perspectiva de Equidad

según esta perspectiva el Banco Central analiza que los hogares de bajos recursos, deberían recibir un mayor beneficio de los subsidios por parte del gobierno ecuatoriano, y para la población que tengan altos ingresos el beneficio del subsidio debería ser menor, ya que estos no lo necesitan como aquellos sectores más vulnerables.

1.6.3.3 Perspectiva Económica

En esta perspectiva se explica el objetivo principal de los subsidios, el cual es promover un incremento en la disponibilidad de adquirir determinados bienes o servicios a un precio inferior en comparación con el precio del mercado, aumentando el poder adquisitivo de la población que no tiene los recursos suficientes para acceder a estos.

1.6.4 Impacto de los subsidios de combustibles en el Ecuador

1.6.4.1 Impacto económico

El impacto económico que causan los subsidios en la economía del Ecuador se hizo más evidente en el año 2015 con la drástica disminución del precio del barril de petróleo, dando como resultado una crisis que el gobierno no podría sostener por mucho tiempo, varios estudios demostraron que el efecto que causa mantener los subsidios al presupuesto general del Estado es

insostenible impactando directamente a la economía ecuatoriana. Lo que el Estado debía pagar cada año por los subsidios iba en aumento, solo en el 2017 se pagó USD 1.200 millones, y USD 1.707,04 millones hasta el año 2018, donde se eliminaron algunos subsidios para poder tener liquidez financiera, pero esto no fue suficiente, optando por préstamos al Fondo Monetario Internacional, donde una de las reformas implementadas fue eliminar por completo los subsidios. (Espinoza & Viteri, 2019)

1.6.4.2 Impacto social

El impacto social que causan los subsidios al Ecuador es que se ha demostrado que la población se puede volver más pobre al no poder contar con los recursos suficientes para acceder a determinados bienes o servicios que no están a su alcance, los subsidios de combustible en sí representan una medida populista que los gobiernos no han podido eliminar por completo, porque además de poder costarles su puesto como presidentes de la república, también se deberían enfrentar a una subida inminente de los precios en el comercio interno. Pero la pobreza no es la única variable que se enfrenta, también están los cambios en los transportistas, en la salud y en la educación (Martínez, 2018).

1.6.4.3 Impacto ambiental

El impacto ambiental que causa la explotación de petróleo es la emisión de gases y otros agentes contaminantes de derivados de petróleo y su mala utilización al momento de ser explotados, estos han ido aumentando como incentivo por mantener los subsidios, las refinerías trabajan a su máxima capacidad para poder abastecer la demanda local que ha ido en aumento afectando gravemente el medio ambiente. De esta manera el ecosistema se ve afectado por las emisiones de gases de efecto invernadero, afectando aún más el medio ambiente, una medida contra este efecto además de eliminar los subsidios es implementar un impuesto a las emisiones de carbono, con el cual se espera una reducción significativa capturando todas las externalidades negativas. La eliminación o reducción de los subsidios de combustibles tendría efectos positivos para el medio ambiente y para la economía en general, otorgando un equilibrio fiscal con mejoras en la salud de la población ecuatoriana y reducción del contrabando de combustibles (Poveda & Carrillo, 2018).

1.7 La política a los precios de combustible en Ecuador

Para Medinaceli (2012) los precios a los derivados de petróleo son parte fundamental de la política pública, los cuales deben cumplir con tres objetivos: social (un aumento en los precios puede afectar a sectores marginados de la sociedad) , fiscal (en la mayoría de países, los ingresos dependen de los impuestos de este producto), energéticos (los precios de este producto sirven de información para las empresas que lo ofertan). De igual manera para Viscarra (2012) en la teoría económica los precios tienden a formar parte de la política, es así que en Ecuador los precios subsidiados de combustible han sido establecidos por objetivos nacionales, pero a su vez el logro de dichos objetivos ha sido ineficiente, provocando aumentos en el gasto público y un sobreconsumo debido a los precios que se maneja.

A partir de 1972, año en el que el país comenzó la época petrolera se han implementado políticas tributarias, arancelarias, cambiarias y monetarias. Además de tener la capacidad de fijar los precios del petróleo (Viscarra Andrade, 2012). En la mayoría de países en los años setenta los precios de combustibles eran inferiores al verdadero precio internacional, esto sucedió en Ecuador, Venezuela y México al ser considerados países exportadores de petróleo, los cuales a pesar de los años aún siguen manejando una política de subsidios de combustible, especialmente en el diésel (por su alta demanda en la agricultura y transporte).

Tabla 1

Precio de los combustibles de Ecuador a nivel de terminal de almacenamiento en USD galón/kg: periodo 2006-2017

AÑO	GASOLINA		DIÉSEL	GLP
	SUPER	EXTRA		
2006-2017	\$ 1,68	\$ 1,30	\$ 0,90	\$ 0,11

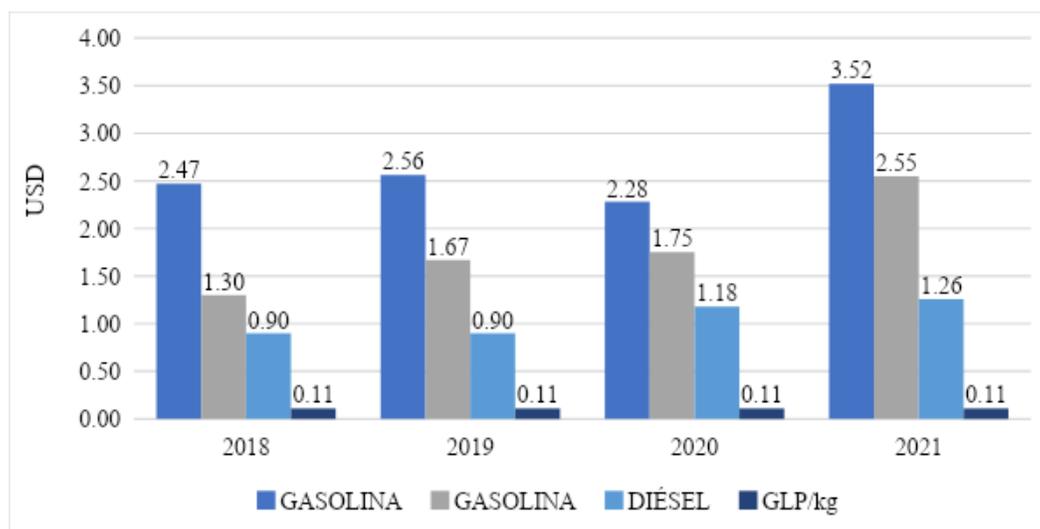
Fuente: Petroecuador

Elaborado: Por los autores

Tal como se muestra en la Tabla 1, en Ecuador desde el año 2006 al 2017 el precio de los combustibles a nivel de terminal de almacenamiento USD / galón han permanecido constantes, con respecto a la gasolina Super su valor fue de USD 1,68 y la Extra a USD 1,30, por su parte el diésel a USD 0,90 y gas licuado de petróleo a USD 0,11 (Petroecuador, 2015).

Gráfica 1

Precio de los combustibles de Ecuador a nivel de terminal de almacenamiento en USD galón/kg: periodo 2016-2021



Fuente: Petroecuador

Elaborado: Por los autores

En la Gráfica 1 se evidencia que en el año 2018 se comenzaron a presentar cambios en los precios, especialmente en la gasolina Súper que pasó USD 2,47. En cambio para el año 2019 la gasolina Super tuvo un precio de USD 2,56 y la Extra a USD 1,67, mientras que el Diésel y GLP seguían a precios constantes (Petroecuador, 2019). Según (El Universo, 2021) en el año 2020 el ex presidente Lenin Moreno antes de culminar con su mandato expidió el Decreto Ejecutivo Nro. 1054, indicando un nuevo sistema de comercio de combustible que en su inicio implicó una disminución y luego la aplicación de bandas móviles de control en los precios de los combustibles. Por lo que hasta el 11 de octubre al 10 de noviembre del 2020 el precio de la gasolina Super fluctuaba en USD 2,28 y la Extra en USD 1,75, el diésel a USD 1,18 (Primicias, 2020). Actualmente con el nuevo gobierno, debido a las constantes protestas sociales, el presidente Guillermo Lasso emitió el Decreto Ejecutivo Nro. 231 en donde estableció el congelamiento de alza de precios y así mismo dispuso el precio máximo para la gasolina Extra en USD 2,55, el diésel en USD 1,26, mientras que el precio de la gasolina super sigue liberado y hasta el 12 de noviembre del 2021 su precio rodeaba USD 3,52 (Primicias, 2021).

1.8 Políticas de eliminación de subsidios de combustible en Ecuador

Para 1996 en el gobierno de Abdalá Bucaram, se realizó el primer intento en eliminar los subsidios de combustibles, en este caso primero se comenzó con el GLP, seguido del incremento en los precios de diésel y gasolina, lo que inmediatamente ocasionó protestas, además de los

actos de corrupción que se presentaban en su mandato, todo esto provocó que se revirtiera la medida de eliminación en febrero de 1997, seguido de la destitución de Bucaram. En el gobierno de Jamil Mahuad en el año 2000, sucedió exactamente lo mismo, se produjo su destitución teniendo un corto periodo de poder, una de las principales causas fue querer aumentar el precio de GLP en 500%, es decir de 4.900 a 20.000 sucres, para luego establecerse en 25.000 sucres, además de estar acompañado de un cambio monetario que es el paso a la dolarización, en donde 25.000 sucres sería el valor de un dólar (Beltrán Ruiz & Velasteguí Rubio, 2021)

Por su parte, en el gobierno de Gustavo Noboa en el año 2001, continuó con el proceso de aumento de precio referente al GLP, queriendo establecerlo en USD 2,00, pero debido a protestas indígenas, el precio se redujo a USD 1,60, valor que se mantiene hasta la actualidad. Mientras que, en el 2003 durante el gobierno de Lucio Gutiérrez, se aumentó el precio de la gasolina a USD 1,98 la Super y USD 1,48 la Extra, y para el diésel a USD 1,04 (Beltrán Ruiz & Velasteguí Rubio, 2021).

A inicios del mandato del expresidente Rafael Correa, en el informe de gestión del 2008, se indicó que para contrarrestar las afectaciones de los subsidios se podría llevar a cabo la eliminación de los mismo pero basándose en que el ahorro nacional es público y privado, por tanto al eliminar los subsidios de combustible, el ahorro privado disminuye beneficiando al ahorro público, generando un efecto redistributivo entre los diversos agentes (Castillo J. G., 2007).

Según Álava y Rojas (2019) para el 2014, como medida de eliminación al subsidio de GLP, el Estado propuso reemplazar el cilindro de gas con la utilización de cocinas de inducción a base de energía renovable, mismas que serían cobradas por su adquisición y uso en las planillas de luz por medio de cuotas, en caso de no contar con los suficientes recursos para realizar la compra directa de este artefacto, la finalidad de esta medida era reducir el uso del cilindro de gas, lo cual no se llegó a cumplir como se tenía previsto hasta el 2017, actualmente las cocinas de inducción quedaron prácticamente en el olvido, porque el GLP sigue siendo altamente demandado en los hogares y por ende el gobierno sigue manteniendo el subsidio de este recurso (pág. 3). Para el año 2015, mediante Decreto Ejecutivo Nro. 799, se dispone eliminar los subsidios de combustible para el sector industrial y aéreo, pero dos años después con el Decreto

Ejecutivo Nro. 204 el precio de este combustible se reduce en un 40%, con la finalidad de incentivar las relaciones áreas del país (Beltrán Ruiz & Velasteguí Rubio, 2021).

En el año 2018 comienza el mandato de Lenin Moreno, el cual mediante Decreto Ejecutivo Nro. 490, establece eliminar el subsidio a la gasolina Super, generando un aumento significativo en los precios de este producto, y a su vez provocando el incremento en la demanda de la gasolina Extra (Beltrán Ruiz & Velasteguí Rubio, 2021).

Posteriormente en el 2019, se volvió nuevamente a intentar la política de eliminación de subsidios mediante el Decreto Ejecutivo Nro. 883, donde se indicaba la derogación de los subsidios a la gasolina Extra, sin embargo, la sociedad contribuyó a que esta medida económica se revirtiera inmediatamente, debido a las protestas de transportistas, indígenas, paralización de actividades y un sinnúmero de disturbios que ocasionó saqueos, presos, víctimas y contaminación, entre otros. Pese a aquello, el gobierno logró eliminar el subsidio a la gasolina para mayo del 2020, por la crisis sanitaria del COVID-19, mediante Decreto Ejecutivo Nro. 1054 aplicando el sistema de banda del 5% para la venta de combustibles, en donde mes a mes el precio de este producto aumentaría. Actualmente, con el gobierno de Guillermo Lasso, se emitió el Decreto Ejecutivo Nro. 231 en donde estableció el congelamiento de alza de precios y así mismo se dispuso el precio máximo de la gasolina eco y extra mientras que la super sigue liberada (Rubio Flores, 2021).

1.9 El coste de subsidiar los combustibles en Ecuador

1.9.1 Costos sociales

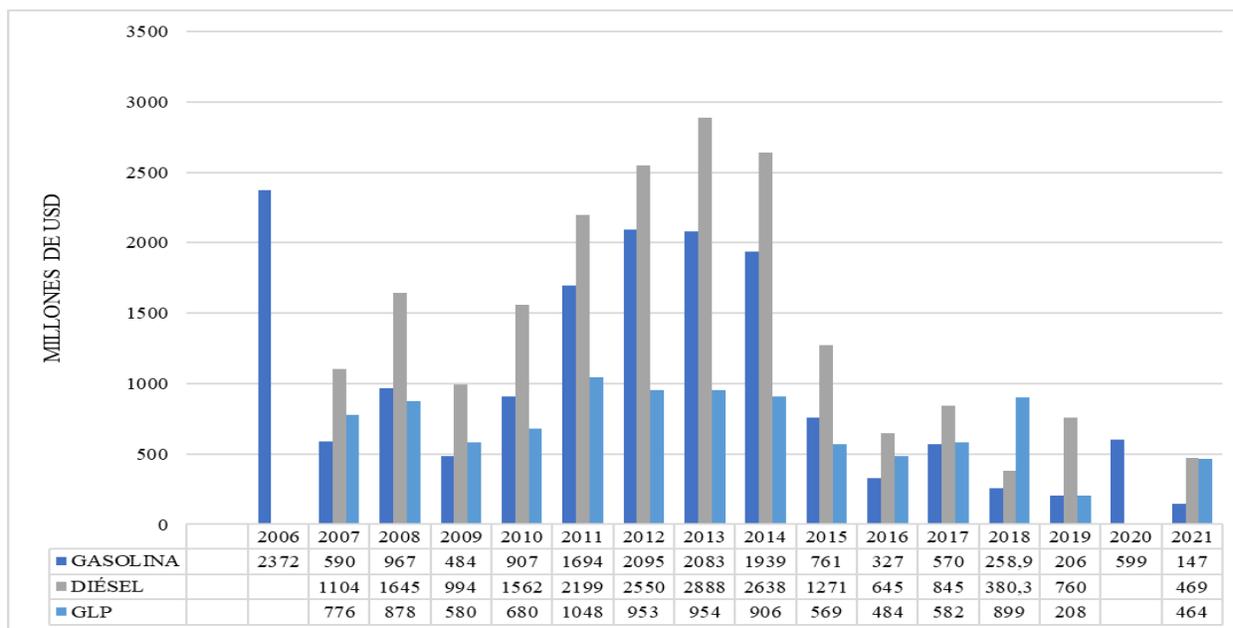
Por la falta de regulación y control, la clase pudiente, es quien recibe los mayores beneficios de los subsidios, esta es una de las principales razones por la que el Estado ecuatoriano desea aplicar la eliminación a los subsidios de combustibles, considerando que, en el 2013 el 40% de los hogares de clase alta gozaba del 70% de este beneficio, mientras que el otro 40% que corresponde a los hogares de bajos recursos disfrutaba solamente del 15% (Ministerio de Inclusión Económica y Social, 2016). De esta manera es evidente, que la redistribución de los subsidios es ineficiente, porque se acumula en determinados segmentos de la comunidad, dejando de lado a los otros sectores sociales.

1.9.2 Costos económicos

Los subsidios de combustible representan un gran costo económico para el Estado ecuatoriano, debido a las cuantiosas cantidades que destina de sus ingresos para cubrir los gastos del subsidio, con la finalidad de poder brindarle a la sociedad la facilidad de adquisición de los servicios de hidrocarburos. Pero, la alta demanda de consumo y la inversión que conlleva satisfacer esta demanda genera pérdidas económicas, debido a los bajos precios que se manejan en este producto, provocando el incentivo al sobreconsumo, lo que a su vez genera que el Ecuador se vuelva más dependiente de las importaciones (Aliaga Paredes , 2018, pág. 40).

Gráfica 2

Costo de los subsidios a los combustibles: período 2007-2021 en millones USD



Fuente: (Finanzas, 2019) (El Universo, 2021)

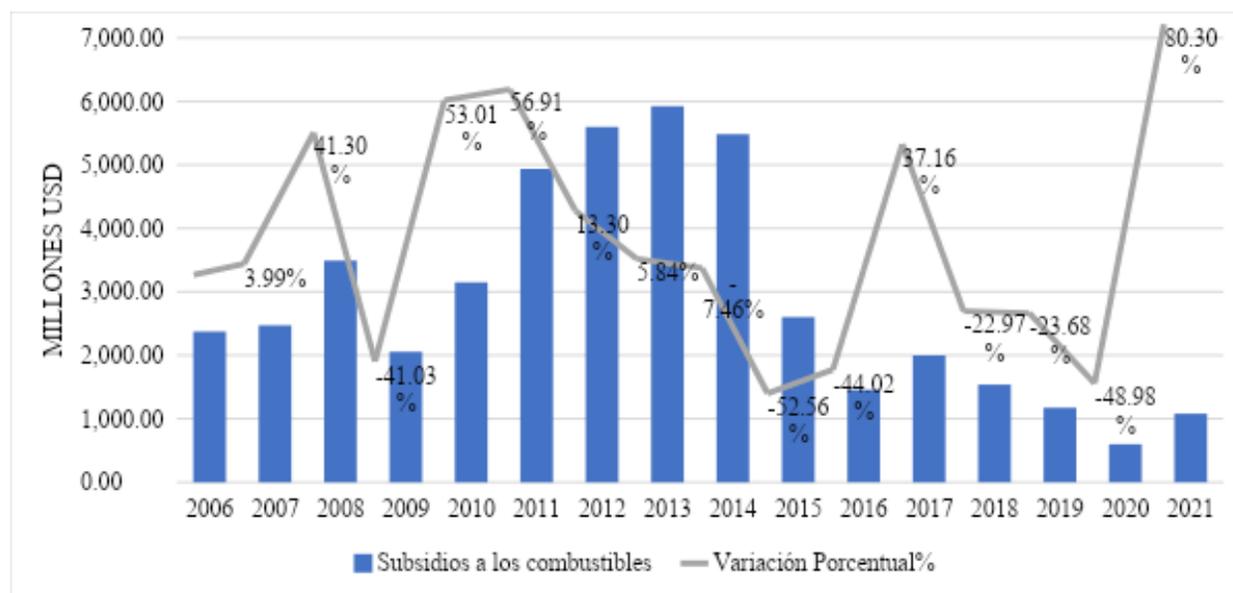
Elaborado: Por los autores

En la Gráfica 2 se aprecia que entre los años 2007 a 2010 el costo total a los subsidios de combustibles se situaba entre los USD 2000 y 3000 millones, de los cuales el subsidio al diésel era el más alto, seguido de la gasolina y por último el GLP. A partir del año 2011 el subsidio a los derivados de combustible aumenta drásticamente, respecto al diésel, alcanzó los USD 2199 millones, la gasolina USD 1694 millones y el GLP a USD 1048 millones, llegando a sus cifras más altas en el 2014 con USD 2638 millones para el diésel, USD 1939 millones en la gasolina y

USD 906 millones en el GLP. Mientras que desde el 2015 en adelante, los subsidios a los combustibles comienzan a presentar un descenso con USD 1271 millones con respecto al diésel, USD 761 millones en la gasolina y USD 569 millones en el GLP, hasta llegar a un costo total de USD 599 millones para el año 2020, alcanzando su máxima disminución en comparación a años anteriores, esto debido a las restricciones de movilidad por la Pandemia Covid-19, pero el 2021 el país comenzó a reactivarse económicamente volviendo las actividades a la normalidad por lo que hubo un aumento del costo del subsidio de USD 147 millones para la gasolina, USD 469 para el diésel y 464 para el GLP.

Gráfica 3

Variación porcentual del coste total a los subsidios de combustibles: período 2007-2021 en millones USD



Fuente: (Finanzas, 2019) (El Universo, 2021)

Elaborado: Por los autores

En la Gráfica 3 se evidencia que desde el año 2006 hasta el 2021, el coste de los subsidios ha tenido considerables variaciones dado que la economía ecuatoriana ha gastado alrededor de USD 45.930,71 millones al subsidio de combustibles, gastos que se pudieron utilizar en mejorar aspectos de educación, salud, entre otros. Cabe destacar que, en los últimos 5 años, es decir desde el 2016 hasta mayo del 2021, el Estado ecuatoriano destinó USD 5.706 millones en el subsidio a los combustibles, lo que representa el 5,7% del PIB del año 2020, el cual llegó a USD 98.808 millones. De esta manera, el costo que destina el Ecuador al subsidio a

la gasolina comprende un 17%, lo que equivale a USD 13,92 por cada barril, respecto al diésel un 52% con un valor de USD 26,49 por cada barril, mientras que el 31% restante para GLP, con un precio de USD 24,77 por cada barril (Torres, 2021).

Cabe resaltar que un coste adicional que se genera en la economía ecuatoriana es el contrabando de combustibles entre los países fronterizos, antes de aplicar la eliminación de subsidios a los combustibles, el precio establecido en la gasolina y diésel era demasiado menor en comparación con los otros países, como en el caso de Colombia que el precio era 2,5 veces mayor y en Perú 3 veces más, mientras que el GLP llegaba a ser 10 veces más caro, se considera que un 20% del consumo que se registra en Ecuador termina siendo usado en esos países, y esto genera pérdidas de alrededor de USD 200 millones anuales en el Ecuador debido al contrabando, especialmente del diésel y gasolina (Escribano, 2019).

2 CAPÍTULO II. METODOLOGÍA

2.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

2.1.1 Según el propósito

La investigación aplicada o también llamada empírica se basa en poner en práctica los conocimientos técnicos desarrollados en la investigación, con la finalidad de encontrar solución a un problema. Este tipo de investigación comparte relación con la investigación básica porque en base a la fundamentación teórica es posible la aplicación de los resultados del estudio, dado que para la investigación aplicada lo más importante son los efectos de la práctica (Escudero Sánchez & Cortez Suárez, 2017). Según el propósito se establece que la presente investigación es aplicada porque se realiza un análisis comparativo de los Subsidios de Combustible en el Ecuador y su impacto en el PIB: Periodo 2007-2021, en donde se explica cómo los subsidios han afectado a la economía y a la sociedad, y que una posible solución a esta problemática es un correcto manejo de los subsidios o su completa eliminación.

2.1.2 Según el nivel de profundización

Esta investigación es descriptiva y explicativa. La investigación descriptiva es la que se encarga de describir la problemática de una realidad con la finalidad de comprender el porqué de esos acontecimientos. Para Rojas (2013) el objetivo principal de la investigación descriptiva es

conocer a profundidad la problemática, y en base a ella desarrollar las posibles estrategias de solución y seleccionar los lineamientos para la hipótesis. Mientras que la investigación explicativa se basa en explicar el porqué de ese problema, es decir comprender su origen y posibles causas. Por lo tanto, la temática tratada busca describir el impacto de los subsidios de combustible en la economía ecuatoriana desde el año 2006 a 2021, así como conocer el origen, ventajas y desventajas de los subsidios.

2.1.3 Según sus fuentes de información (documental)

Es aquella que se realiza apoyándose en fuentes de información de carácter documental, los cuales pueden ser libros, periódicos, revistas, anuarios, memorias, entre otros. Es una técnica de investigación cualitativa que se encarga de organizar, interpretar y analizar la información obtenida de estas fuentes, como subtipo de esta investigación se menciona tres; la investigación bibliográfica, la investigación hemo gráfica, la investigación archivista (Domínguez, 2007). En la presente investigación, de acuerdo con la metodología se recopila los datos de fuentes bibliográficas, revistas, cuadros estadísticos, para avanzar con la adecuada documentación teórica, realizando un análisis comparativo de un determinado periodo de tiempo para identificar los riesgos de mantener los subsidios o eliminarlos.

2.1.4 Según su diseño: investigación no experimental

Es la que se realiza sin manipular libremente las variables, en su diseño no se hace ninguna clase de modificación a las variables independientes, básicamente el investigador se enfoca en observar cómo se desarrollan los fenómenos o acontecimientos naturalmente sin interferir o manipularlos para después poder analizarlos (Cortez, 2020). De acuerdo a esto se busca analizar los efectos que han tenido los subsidios hasta la actualidad, se estudia las variables sin ser alteradas, para determinar su afectación a la economía ecuatoriana, con sus ventajas y desventajas en el PIB, recopilando información de la página web del Banco Central o de otros organismos oficiales, donde se obtenga información relacionada a los subsidios.

2.2 ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN

2.2.1 Según su enfoque

Según (Flores F. , 2019) la investigación cualitativa se encarga de describir de manera profunda el fenómeno investigativo por medio de fundamentaciones y concepciones epistémicas y holísticas, con el fin de poder explicar y comprender el fenómeno de estudio. Mientras que la investigación cuantitativa recurre a la obtención de datos numéricos para la investigación y comprobación de la temática estudiada (Escudero Sánchez & Cortez Suárez, 2017). En base a esto, en la presente investigación se realiza una investigación cualitativa porque se está estudiando los subsidios de combustibles en Ecuador y su impacto en el PIB: Periodo 2007-2021, para comprender la magnitud de este fenómeno por medio de una búsqueda profunda de información, la misma que por medio de la investigación cuantitativa se busca probar y medir con la obtención de datos de fuentes oficiales.

2.3 MÉTODO

2.3.1 Método analítico

El método analítico es de gran importancia en el ámbito académico o en la investigación, combinando el método científico con métodos formales para resolver cualquier tipo de problema, es la descomposición de un fenómeno en sus elementos básicos, va de lo general a lo específico (Lopera & Ramirez, 2014). La aplicación del método analítico en la presente investigación es posible para poder formar nuevas ideas sobre los subsidios y su afectación en el PIB ecuatoriano, son distintas variables donde los subsidios han llegado afectar al estudiarlos, se puede realizar análisis de estos con un pensamiento crítico extrayendo los detalles más importantes de cómo afectaron los subsidios a la economía ecuatoriana para poder valorar su eliminación por completo.

2.3.2 Método deductivo general

El método deductivo determina las características de una realidad en particular, la que analiza o estudia los resultados de enunciados contenidos en proposiciones de carácter general ya formulados (Challco & Alfaro, 2018). Por tanto, en esta investigación se aplica el método deductivo porque se recopila información teórica, la cual permita analizar los principios de las políticas empleadas para los subsidios y de la misma manera conocer las teorías para mejorar el control de estos o su correcta focalización para estudiar su afectación a la población del país.

2.4 TÉCNICA

2.4.1 Técnicas de investigación documental

Las técnicas para la recopilación de información son de gran importancia para la elaboración de trabajos de investigación, porque de esto depende la validez del mismo. La técnica que se utiliza en la presente investigación son las técnicas documentales a través de la lectura de revistas, documentos, tesis, ensayo, proyectos, con el propósito de recopilar la mayor información y datos posibles sobre las variaciones del PIB ecuatoriano, permitiendo evidenciar los hallazgos a lo largo del tiempo, lo cual permite demostrar con seguridad lo expuesto en el presente trabajo.

2.5 POBLACIÓN

Para la obtención de datos de la temática “Análisis Comparativo de los Subsidios de Combustible en el Ecuador y su Impacto en el PIB: Periodo 2006-2020”, se la realiza por medio de la revisión documental, en esta investigación se involucra a la sociedad en general, es decir a la población ecuatoriana, los cuales se benefician de los subsidios de combustibles.

3 CAPÍTULO III. DESCRIPCIÓN, ANÁLISIS, SITUACIÓN Y RESEÑA DEL SECTOR OBJETO DE ESTUDIO (ECONÓMICO, SOCIAL, EMPRESARIAL, SOSTENIBILIDAD)

3.1 Contexto Internacional De Los Subsidios A Los Combustibles

Los países de Ecuador, Argentina, Bolivia y Venezuela son los que más subsidian los combustibles, seguido de Chile, Costa Rica y Uruguay. Según Moya (2019) la eliminación y racionalización, así como el uso y políticas de organismos internacionales acerca del subsidio a los combustibles ha sido un tema bastante discutido, dando paso a la creación de la cumbre del Grupo de 20 países, de la Agencia Internacional de Energía, Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.

- Grupo de 20 países: como su nombre lo indica está conformado por 20 economías y también con organizaciones mundiales como las Naciones Unidas. Este grupo se dedica a realizar alianzas entre los miembros para facilitar la promoción de estrategias para la eliminación de subsidios o ser focalizados y temporales con objetivos ambientales y socioeconómicos.

- La Agencia Internacional de Energía (AIE): tiene como base que los subsidios de combustibles no permiten una correcta asignación de los recursos y además promueven actividades productivas que requieren demasiado combustible fósil y que a su vez deterioran los recursos del medio ambiente. Por lo tanto, una adecuada estrategia según la AIE es eliminarlos progresivamente, ya que en el periodo de 2013-2016 el subsidio a los combustibles comenzaba a disminuir, pero para el 2017 esta situación se revirtió, llegando a alcanzar los USD 340 mil millones destinado a subsidios, estas estimaciones abarcan alrededor de 76 países. Por esta razón se han creado reformas de apoyo al consumo de combustibles, sin embargo, se ven afectadas cuando existe un incremento en a los precios de petróleo, provocando una disminución el déficit fiscal y en el mercado dado que la distribución de la renta tiende a distorsionarse por la liberación del precio de los combustibles (Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), 2019).
- Fondo Monetario Internacional FMI: señala que los subsidios son una carga fiscal que afecta al crecimiento económico, aumenta la desigualdad de clases sociales, y al cambio climático, considerando así que una posible opción de solución sería cobrar impuestos ambientales dado que son altamente contaminantes, además de establecer una racionalización y/o eliminación de los mismos (Fondo Monetario Internacional, 2014).

3.2 Contexto Nacional De Los Subsidios A Los Combustibles en Ecuador

3.2.1 Período presidencial Rafael Correa (2007 -2017)

Durante el periodo presidencial de Rafael Correa se realizaron cambios estructurales mediante el Registro Oficial 73, que posteriormente pasó a llamarse Decreto Oficial No.338 y a su vez este fue modificado en el 2015, este cambio se debió a que los precios de petróleo dejaron de ser controlados por Petrocomercial y pasaron a ser manejados por Petroecuador (Reglamento de regulación de precios de Derivados de Petróleo, 2015). Correa con la finalidad de establecer y promover una economía igualitaria no llegó a implementar políticas de eliminación a los subsidios de combustible, al contrario, apoyó totalmente la otorgación de los mismos (Chicaiza Inguillay, 2019). Dentro de este periodo presidencial se puede destacar los siguientes decretos:

Tabla 2

Decreto del periodo presidencial de Rafael Correa 2007-2017

Decreto No.	Año	Descripción	Fuente
Plan Nacional Del Buen Vivir 2013 – 2017	2013	Se propuso políticas de subsidios para los grupos más vulnerables, por tanto, no se podía reducir el subsidio al gas licuado de petróleo ni de la gasolina, estableciendo así precios favorables en servicios públicos.	(Secretaría Técnica Planifica Ecuador, 2013)
Registro Oficial 799	2015	Se estableció mantener los precios del petróleo al mismo valor del año 2005.	(Registro Oficial Órgano de la República del Ecuador, 2016)
Reglamento de regulación de Precios de Derivados de Petróleo: Decreto Ejecutivo 338	2015	Los precios de los combustibles se mantienen estables o iguales al Registro Oficial 73, siendo controlados por EP PETROECUADOR	(Reglamento de regulación de precios de Derivados de Petróleo, 2015).

Elaborado por: Los autores

3.2.2 Período presidencial de Lenín Moreno (2017 – 2021)

El periodo presidencial de Moreno empezó el 24 de mayo del 2017, realizando notables cambios a los subsidios de combustibles que se empezaron a notar el 21 de agosto del 2018, estableciendo un aumento en los precios de combustibles y a su vez la reducción del subsidio, esto debido a que el gasto que la economía ecuatoriana realizaba en mantenerlos era alrededor de USD 300 millones y a parte no se encontraban focalizados de manera eficiente (Muños, 2018). Durante este periodo se destaca los siguientes decretos respecto a los subsidios de combustibles:

Tabla 3

Decretos del periodo presidencial de Lenín Moreno 2017-2021

Decreto No.	Año	Descripción	Fuente
Decreto Ejecutivo 490	18 de diciembre 2018	Aumento de los precios de la gasolina extra y eco país, debido a la reducción de subsidios, por lo que de USD 1,48 se incrementó a USD 1,85 por galón.	(Grupo Faro, 2020)
Decreto ejecutivo 619	27 de diciembre 2018	Se libera el precio de la gasolina súper, el cual va variando mes a mes de acuerdo al costo promedio ponderado más los costos de transporte, comercialización y almacenamiento.	
Decreto oficial 883	1 de octubre 2019	Eliminación del subsidio a los combustibles. Este decreto fue derogado el 13 de octubre del 2019 debido a las protestas sociales, las cuales duraron 12 días.	
Decreto Ejecutivo 1054	Mayo del 2020	Se modifica el Reglamento de Regulación de Precios de Derivados de Petróleo mediante decreto ejecutivo No 338. Se implementa un sistema de precios de mercado para la comercialización de combustibles mediante la aplicación de bandas móviles del +- 5% que se fijará mes a mes los nuevos precios de las gasolinas extra, ecopaís y diésel a excepción de la gasolina súper, la cual se encuentra liberada.	(EP Petroecuador, 2020).

Elaborado por: Los autores

3.2.3 Período presidencial Guillermo Lasso (2021)

Guillermo Lasso es el actual presidente de la República del Ecuador desde el 24 de mayo del 2021, durante este año de gobierno se puede destacar dos decretos ejecutivos respecto a los subsidios de combustibles:

Tabla 4

Decretos del período presidencial de Guillermo Lasso 2021

Decreto No.	Año	Descripción	Fuente
Decreto Ejecutivo No. 230	Octubre 2021	“Reforma el Reglamento de Regulación de los Precios de Derivados de Petróleo, expedido en julio del 2005; y el 231, que refiere a la excepcionalidad de precios de combustibles” (El Universo, 2021). Determinando de esta manera precios fijos para los combustibles extra y diésel.	(El Universo, 2021)
Decreto Ejecutivo No. 231	22 de octubre 2021	Se elimina por completo la aplicación de bandas móviles de precios de los combustibles. Fijando así el precio de venta para la extra en USD 2,55 y el diésel en USD 1,90, mientras que la gasolina super seguirá liberada.	

Elaborado por: Los autores

3.3 Dependencia del petróleo en la economía de Ecuador

Ecuador al ser un país exportador, se vio en la necesidad de tener sus propias refinerías para producir sus derivados y poder cubrir la demanda local. Según (Cabezas & Vélez, 2020) para la refinación del petróleo se realiza procesos de separación seguida de una transformación y por último pasa por la etapa de purificación, mediante estos tres procesos se puede obtener los derivados del petróleo que son imprescindibles para algunos sectores económicos y estratégicos del país. Estos derivados son dirigidos a la demanda local, creando plantas en lugares estratégicos para la refinería del crudo, pero estos no abastecen por completo la demanda teniendo que importar los derivados para poder cubrir ese restante. En la década de los 70 el país vivió una bonanza petrolera, implementando los subsidios a los derivados de petróleo para que sean accesibles a toda la ciudadanía sin exclusión alguna, en especial al sector menos favorecido.

La población mostró una dependencia a los subsidios desde su implementación por el alza de los precios del petróleo. El País en la década de los ochenta sufrió una caída económica debido a la baja del precio del barril, según (Gonzales, 2019) en 1985 se vuelve a pasar por una disminución en el mercado internacional pasando el precio de barril de USD 28 a USD 10, consiguientemente el país empezó una crisis económica donde no podía costear los subsidios.

En el 2006 se vuelve a tener un alza del precio del barril prolongando los subsidios, pero estos seguían generando un déficit año con año cuando se realizaban los presupuestos del Estado. Aunque el país tenía una estabilidad económica temporal, el precio del barril volvió a caer en el 2016, ocasionando que el país entre en una crisis económica insostenible. En el año 2018 como medida para financiamiento internacional se trató de eliminar el subsidio dando como resultado protestas a nivel nacional, en la actualidad se está eliminando los subsidios a ciertos derivados del petróleo como es el combustible.

3.4 PRODUCTO INTERNO BRUTO

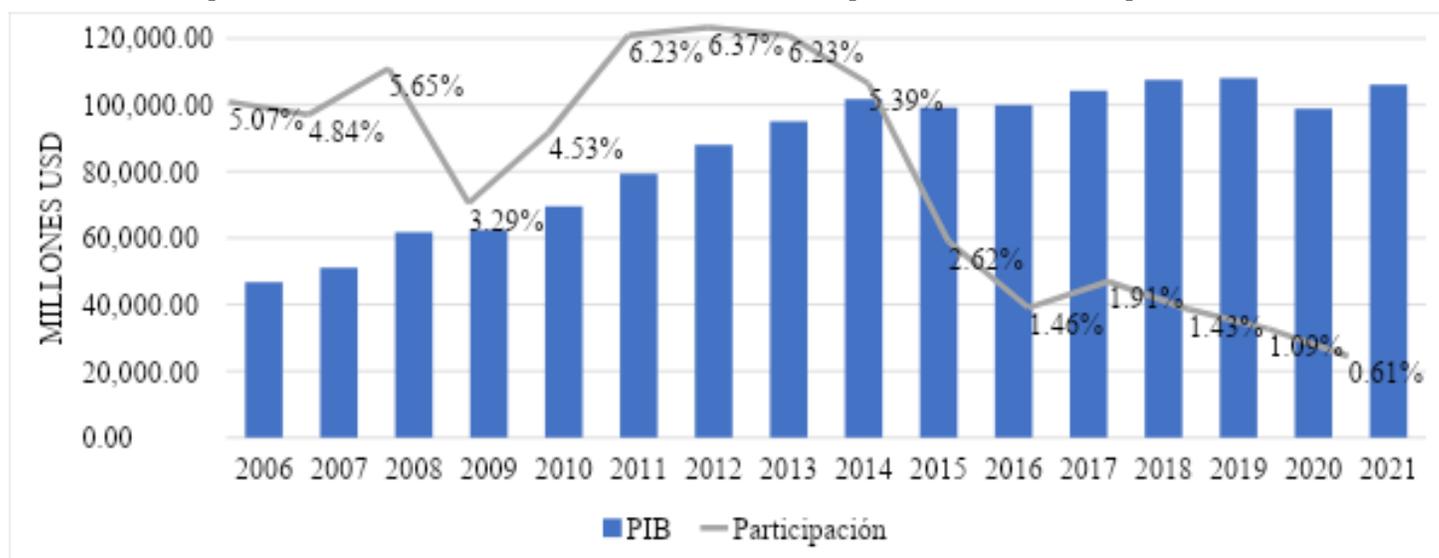
Los efectos que tienen los subsidios en el PIB son un gasto que se ha tratado de eliminar o reducir con una posible focalización, algunos subsidios ya fueron eliminados, pero los subsidios más significativos son los de combustible y los derivados del petróleo que son de gran importancia para la economía de los hogares ecuatorianos, según (Moya, 2019, pág. 56) el subsidio a los combustibles genera un gran gasto en la economía del Ecuador, mismo que se ha tratado de reducir año tras año para que se reduzca de manera significativa el costo que genera.

Sin embargo, los subsidios de combustible no solo se basan en el precio internacional, sino que también depende de la producción nacional y de las políticas de focalización.

Consiguientemente, aparte de aplicar el subsidio a los derivados del petróleo también se lo debe importar, provocando un mayor gasto al Estado ecuatoriano, debido a que el producido por las refinerías locales no es suficiente, porque actualmente las refinerías no se encuentran en buen estado por lo que no pueden trabajar a su máxima capacidad.

Gráfica 4

Participación de los subsidios de combustible en el PIB: período 2006-2021 a precios actuales



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado: Por los autores

En la gráfica 4 se puede apreciar la participación de los subsidios de combustibles en el PIB, en la denominada época dorada del expresidente Rafael Correa que empieza desde el año 2007, se evidencia como la participación de los subsidios aumenta de 4,84% a 5,65% en el 2008, pero sufre una gran disminución para el 2009 alcanzando solamente el 3,29%, sin embargo para los años posteriores la participación del PIB fue en aumento hasta el año 2013 que alcanzó el 6,23% de allí en adelante esta participación fue disminuyendo de a poco, especialmente durante la presidencia de Lenin Moreno y del actual presidente Guillermo Lasso, esto se debe porque es insostenible mantener el gasto que ocasiona los subsidios, por lo que en el 2020 esta participación alcanzó el 0,61% PIB, para luego presentar un incremento de 1,02% hasta el 2021.

3.5 ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA

3.5.1 Contrabando

Según el Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad (2010) entre el 5% y 30% de los combustibles que se comercializan en Ecuador, se estaría perdiendo alrededor de USD 293 millones por el contrabando, en donde los principales países beneficiados de esta ilegalidad serían Perú y Colombia. El subsidio de los combustibles está aplicado en la mayoría de países latinoamericanos, pero el país con el precio más bajo de sus derivados es Ecuador. Según (Moya Correa V. , 2019) los países vecinos compran ilegalmente los combustibles ecuatorianos, por su bajo costo perjudicando a la economía ecuatoriana.

Comparando los precios de Colombia y Perú, el galón de súper en Ecuador es de USD 4,68, en Colombia está a USD 6,00 y en Perú su precio es de USD 8,00, el precio de la gasolina ecopaís es de USD 2,55, siendo un valor demasiado barato en comparación con los países vecinos. Por su parte, el precio del GLP es de USD 1,60, del cual se subsidia el 89% de éste, dejando que la población pague solo el 11% del precio real del mismo (Primicias, 2021).

El Estado mediante Petroecuador trata de combatir el contrabando en las fronteras del país, adquiriendo varias gasolineras, evitando la venta ilegal del combustible subsidiado a los países vecinos. Según (Flores L. , 2015)” El acuerdo 257, busca combatir el contrabando por medio de la venta y el control directo que haría esta empresa. Petroecuador se encarga de la explotación, transporte, almacenamiento, industrialización y comercialización de los hidrocarburos en el país”. A pesar de esto, existen caminos y cruces clandestinos en donde se transportan, ante esto se requiere un control permanente por parte del Estado.

El contrabando se centra en dos zonas fronterizas con Colombia y Perú. Por el bajo precio del diésel, gasolina y gas licuado, la policía ecuatoriana realiza controles en puntos estratégicos donde se llevan a cabo el contrabando de los combustibles según (Moya Correa P. V., 2019) hay 6 puntos estratégicos donde se realiza esta actividad en la frontera norte (San Lorenzo, Eloy Alfaro, y Rio Verde); en la frontera sur (provincia de El Oro, los accesos ilegales son Huaquillas y Aguas Verdes). El combustible es llevado por medio de camiones, canecas, motos e incluso fundas de basura.

En la parte norte con Colombia y al sur con Perú, se tiene una unidad especializada en estos casos donde continuamente se mantiene un control exhaustivo para evitar el contrabando; esto genera grandes pérdidas millonarias al país. En el 2015 un operativo realizado al norte con la frontera colombiana, se incautaron de 223.066 galones de diversos combustibles, esto generó la pérdida de USD 37 millones por contrabando solo en el norte del país. El COIP (Código orgánico integral penal), condena con cinco a seis años de prisión por cometer contrabando marítimo, fluvial, o mar territorial, con esto se busca reducir el contrabando y generar menos pérdidas al Estado (Moya Correa V. , 2019).

3.5.2 Consumo de combustibles

Según la Agencia Internacional de Energía (2019) indica que una de las principales razones del consumo en exceso de combustibles y la resistencia de emplear otro tipo de energías es precisamente el apoyo que brinda el país por medio de los subsidios. Además, la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) (2009), destaca que de seguir el aumento del consumo para el año 2030 la demanda de uno de los combustibles, en este caso el diésel superaría los 9 millones de barriles por día, debido a los avances tecnológicos y cambios en el sector automotriz, ya que a nivel mundial se están realizando modificaciones para que los vehículos empleen solamente el diésel.

Además, el subsidio a los combustibles resulta inadecuado debido a la volatilidad de precios que debe asumir el gobierno ecuatoriano, provocando grandes gastos económicos por los costos de producción e importación, tal es el caso de la gasolina que aquí en Ecuador solo se logra abastecer el 55% de la demanda interna, mientras que el restante tiene que ser importado. Es así, que para cubrir la demanda interna entre el 2016 a 2020 el país gastó USD 5.310, 6 millones en importación para subsidios, parte de ese gasto lo cubren los ciudadanos por medio de impuestos, mismo que es destinado para la clase media y alta por lo que resulta un subsidio no redistributivo (Gestión Digital, 2021).

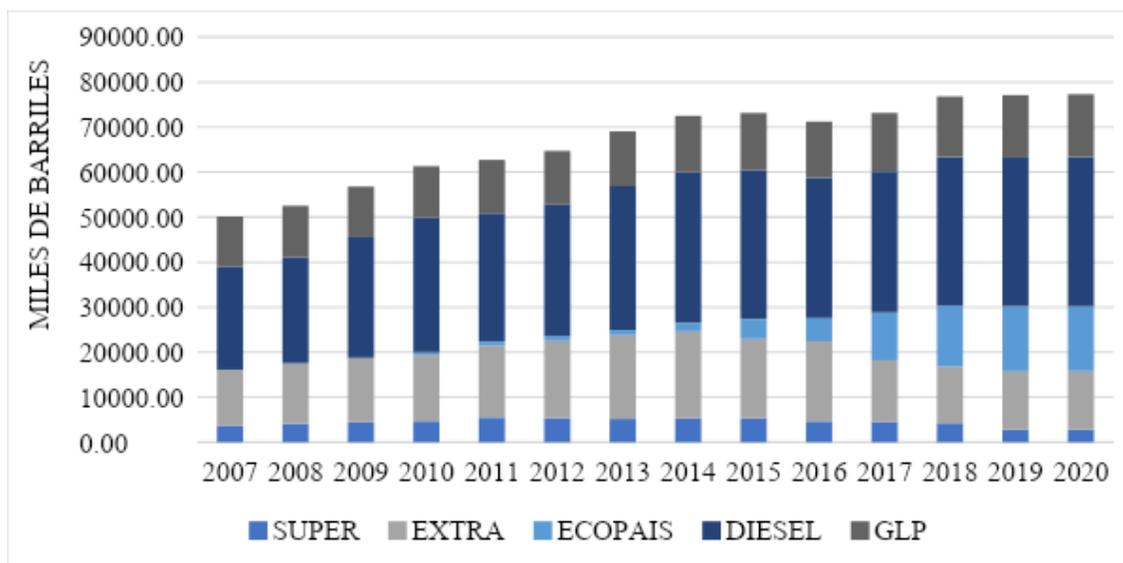
Cabe destacar que según Moya (2019)

El consumo del sector Transporte al 2017, el 45,5% fue Gasolina, y el 52,9% Diésel Oil, seguramente por el aumento del parque automotor. En el sector Industrial el

principal combustible es el Diésel Oil [50,1%] y el Fuel Oil [34,1%]. Para terminar, en el sector Residencial el principal combustible fue el Gas Licuado de Petróleo que representó el 99,99%.

Gráfica 5

Consumo anual de combustibles: período 2007-2020 en miles de barriles



Fuente: EP PETROECUADOR

Elaborado: Por los autores

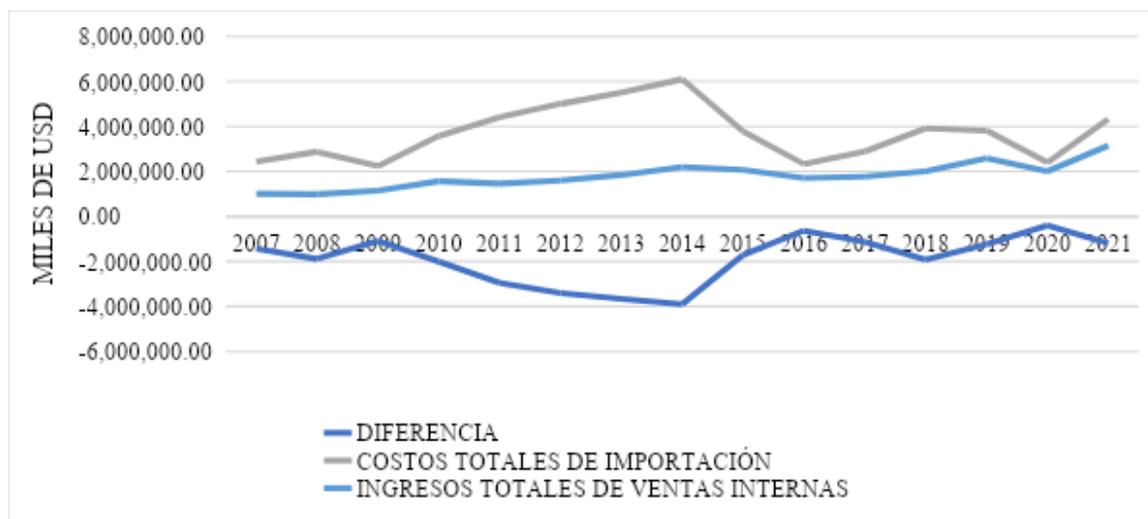
En la gráfica 5 se indica la evolución consumo anual de los combustibles desde el año 2007 a 2020, tal y como se muestra en el año 2007 el consumo fue 50144,23 miles de barriles, del cual 3726,37 miles de barriles corresponden a la gasolina super, 12411,32 miles de barriles a la extra, 22912,19 miles de barriles para el diésel mientras que para el GLP 11093,36 miles de barriles. Desde el 2007 en adelante el consumo de combustible ha ido en aumento hasta el año 2016 que presentó una disminución alcanzando un total de 71208,27 miles de barriles, esto debido al retiro del subsidio en el sector industrial y naviero, y también por la incorporación de operación de centrales hidroeléctricas. Por consiguiente, para el 2017 hubo un incremento de combustibles de 73126,47 miles de barriles y así mismo para los años posteriores por lo que hasta el 2020 el consumo anual alcanzó 77278,34 miles de barriles, de los cuales 2770,45 miles de barriles corresponden a la super, 13020,47 miles de barriles para la extra, 14426,08 miles de barriles para el eco país, mientras que el consumo del diésel fue de 33063,46 miles de barriles y por último del GLP fue de 13997,88 miles de barriles.

3.5.3 Diferencia de ingresos y egresos por comercialización de combustible

La economía de Ecuador recibe principalmente sus ingresos de las exportaciones de petróleo, de esta manera el sector petrolero es considerado uno de los sectores más importantes para la economía, mismo que tiene sus pros y contras. Por un lado las actividades petroleras han contribuido a que el país obtenga grandes riquezas desde 1972, factor que ha sido aprovechado para el desarrollo de infraestructuras y crecimiento empresarial, además de generar fuentes de trabajo pero así mismo es un limitante para obtener insumos como la nafta, la cual es imprescindible para la posterior obtención de derivados que a su vez son utilizados para elaborar combustibles, ante esta situación el gobierno se ve en la necesidad de gastar millones de dólares en la importación para la obtención de estos derivados y en el mantenimiento de subsidios a los combustibles, todo esto consecuencia de la ineficiente actividad operativa (Poveda & Carrillo, 2018). Evidenciando que, así como el país recibe altos ingresos por la venta de combustibles también realiza grandes gastos en la importación de los mismos, dado que estos se cotizan acorde a los precios internacionales.

Gráfica 6

Diferencia entre los ingresos y egresos respecto a la comercialización interna de combustible: período 2007-2021 en miles USD



Fuente: EP Petroecuador

Elaborado: Por los autores

En la gráfica 6 se evidencia la evolución de los ingresos y egresos respecto a la comercialización interna de combustibles, respecto a los costos se tiene que esta variable ha ido en aumento comenzando en el año 2007 con un valor de USD 2.434.862.149,28 llegando a su valor más alto en el 2014 con USD 6.103.382.064,52 para luego presentar una tendencia de disminución entre USD 3.787.808.715,09 y \$2.401.982.723,51 entre los años 2015 a 2020, en este último año la disminución se debe al Covid- 19 y al Estado de excepción emitido para afrontar esta pandemia, mientras que para el 2021 se notó un pequeño aumento de USD 4.333.611,90 a causa de la reactivación económica.

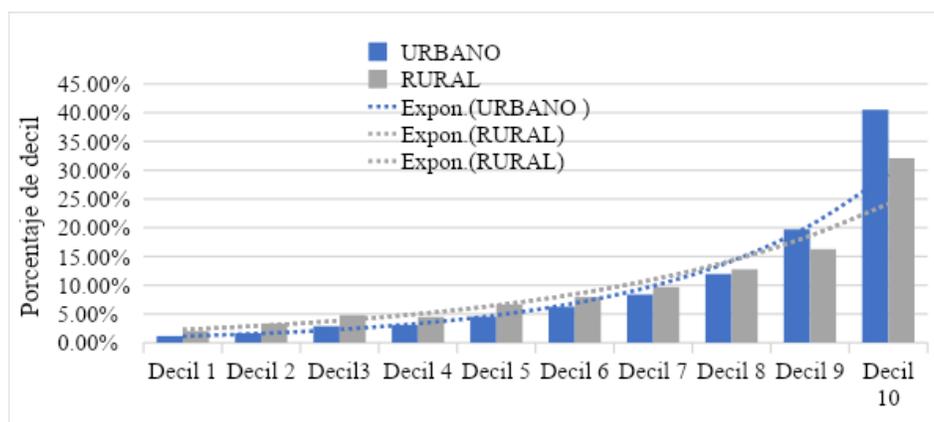
Por su parte los ingresos dentro de este periodo se han mantenido inferiores a los costos, en el año 2007 los ingresos fueron de USD 1.008.472.154,83 valor que se ha mantenido en tendencia hasta el 2014 en donde los ingresos alcanzaron \$2.204.216.022,95 en los años posteriores los ingresos han fluctuado entre ambos valores, sin embargo, solamente en el 2021 se ha evidenciado un mayor ingreso de USD 3.149.044.625,60. Dado esto, los costos son más altos que los ingresos, generando pérdidas económicas para el país por los precios bajos en los que se venden los combustibles, como resultado de mantener los subsidios.

3.5.4 Regresividad del subsidio a los combustibles

Los subsidios han llegado a ser regresivos, por el beneficio que le da a los hogares que obtienen mejores ingresos, para poder identificar si existe regresividad se debe cuantificar el monto que causa los subsidios respecto al ingreso que obtiene cada familia ecuatoriana. Se debe analizar si los deciles de menores ingresos son los que se benefician con mayor medida en comparación con los hogares que tienen mejores ingresos, es decir el subsidio sería progresivo a pesar de que la clase alta y media alta disfruten de estos subsidios.

Grafica 7

Ingresos y gastos de consumo de combustibles en hogares Urbano/Rurales en el Ecuador



Fuente: (Moya Correa P. V., 2019)

Elaborado: Por los autores

Se puede evidenciar mediante la gráfica 7 que los deciles 8, 9 y 10 en el área urbana concentran un 72% y en el área rural un 62% del gasto total, en el decil 1 y 2 donde se encuentra el sector menos favorecido solo suma un 3% en el área urbana y 5% de la rural del gasto total. Demostrando que los subsidios de combustibles son una política regresiva porque en vez de ayudar al sector menos favorecido, terminó beneficiando a los que más tienen, otorgando mayores beneficios a los hogares que poseen mayores ingresos.

El Estado ecuatoriano desde que implementó los subsidios solo le genera pérdidas aumentando más la crisis del país. En el 2018, el presidente en turno Lenin Moreno empezó a eliminar de poco el subsidio generando conflictos sociales, pero necesarios para el bienestar económico del país según (Moya Correa V. , 2019) a partir del 2018, el Estado comienza a obtener ganancias por la venta de la gasolina super. La progresiva eliminación del subsidio empezó a generar ganancias al Estado, es decir por la venta de la gasolina super se dejó de beneficiar a los que más tienen. En la actualidad el precio de la gasolina y Diesel ha ido en aumento generando malestar social, el impacto de la regresividad es de vital importancia para las políticas públicas, es normal que la eliminación de estos iba a producir protestas a nivel nacional.

3.5.5 Precios nacionales vs precios internacionales

En Ecuador el subsidio a los combustibles es considerado uno de los más importantes para la ciudadanía, encontrándose así en el puesto número tres de los países que destina parte de su PIB a los subsidios, en primer lugar, se encuentra Bolivia con un 9,4% del PIB, seguido de Venezuela con 8,7% y por último Ecuador con un 5,4% del PIB. Además, Ecuador se sitúa entre los países de todo el mundo en vender la gasolina y diésel a precios más baratos, ocupando de esta manera el puesto número seis; en los primeros lugares se encuentra Venezuela, Irán, Sudán, Kuwait y Argelia (Enríquez, 2018).

Según (Global Petrol Prices, 2020) los países que manejan en su economía los precios más bajos de la gasolina por litro son Venezuela con USD 0,02 ctvs., Irán USD 0,05 ctvs. y Angola USD 0,24, mientras que la economía ecuatoriana se encuentra en el puesto catorce con un valor de USD 0,046 ctvs. Para el año 2017 y 2018 los precios de los subsidios fueron

alrededor de USD 300 mil millones en todo el mundo y para el año 2019 se apreció una disminución de USD 120 mil millones (International Energy Agency, 2020).

Por otra parte, en los países de Latinoamérica y el Caribe los precios de los derivados de petróleo resultan ser variables, ya que en los países que son exportadores por lo general manejan precios muy bajos, mientras que los países que son importadores tienden a ser altos. Las economías de Ecuador, Colombia y Argentina son los que más gastan en subsidiar el combustible de GLP, Ecuador y Venezuela en la gasolina y Venezuela, México, Colombia, Argentina y Ecuador en el diésel entre tanto los países que no subsidian los derivados de petróleo son Perú, Chile, Uruguay y Brasil Puig et al. (2018).

Según Escribano (2019) durante la presidencia de Rafael Correa, el país tuvo grandes auge, mismos que desencadenaron un fructífero crecimiento económico, todo esto gracias al aumento de precios de las materias primas del petróleo, dado que en Ecuador durante el periodo de 2007 a 2017 se producía alrededor de 500.000 barriles diarios. Sin embargo, las políticas económicas manejadas durante su presidencia eran demasiado endeble, lo que provocó que el crecimiento económico se desestabilizara cuando se comenzó a experimentar bajos precios en el petróleo.

3.6 DISEÑO, ALCANCE Y ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN

3.6.1 Diseño

El diseño de la presente investigación es no experimental. Según (Ovalle, 2019) “En estos diseños de investigación no se manipulan las variables independientes. Tampoco se utilizan muestras aleatorias. El fenómeno se estudia tal y como ocurre en su medio natural”. De acuerdo a esto se busca analizar los efectos que han tenido los subsidios hasta la actualidad, se estudia las variables sin ser alteradas, para determinar su afectación de los subsidios en el PIB de la economía ecuatoriana. Además, por el periodo de tiempo seleccionado que es a partir del 2007 a 2021, también comprende un diseño no experimental transversal, donde se busca describir el tema de estudio con un enfoque cualitativo y cuantitativo

3.6.2 Alcance

Para (Ovalle, 2019) el alcance de la investigación es empleado en investigaciones que por lo general han sido poco estudiadas o misma que no se han tratado con anterioridad, es decir se

basa en explorar nuevos temas investigativos. Por lo tanto, la presente investigación abarca un alcance descriptivo, correlacional y explicativo, dado que se busca describir y explicar la problemática de los subsidios de combustibles y como esta se relaciona con el PIB del Ecuador, misma que puede provocar afectaciones positivas o negativas en un periodo de tiempo de quince años.

3.6.3 Alternativas de selección

3.6.3.1 *Mantenimiento de subsidios*

Para que los subsidios sigan existiendo dependen de dos aspectos de gran importancia, según (Ibarra Carrera, 2015) uno es la existencia de reservas petroleras y la segundo es nivel de ingresos de la sociedad consumidora, consiguientemente con lo indicado por el autor al tener mayores ingresos o al agotarse el petróleo, los subsidios serían eliminados.

Tabla 5

Ventajas y Desventajas de mantener los subsidios

Ventajas	Desventajas
Precios accesibles para toda la población.	Beneficios para la clase alta y clase media alta.
Estimula el consumo de estos combustibles.	El consumo de estos se lo hace sin medida,
Competitividad frente a otros mercados.	Por su bajo costo se da el contrabando en las fronteras.
Los precios de los combustibles son permanentes.	Es un gasto insostenible para el Estado ecuatoriano.
Facilidad de movilidad a bajo costo.	Problemas con el medio ambiente.
Bajos precios de alimentos y otros productos.	Los precios de los alimentos aumentarían.
Brindar un mejor estilo de vida al sector de extrema pobreza.	No tener un adecuado control a quien va dirigido.

Fuente: (Chicaiza Inguillay, 2019)

Elaborado: Por los autores

Las ventajas que obtiene por mantener los subsidios son principalmente sociales, y para ayudar económicamente a los productores, transportistas, para ofrecer productos a menor precio a los hogares ecuatorianos, pero se ven mayormente beneficiados las grandes empresas porque estas también acceden a los combustibles subsidiados, incrementando aún más sus riquezas. Esto le cuesta al Estado ecuatoriano y es un gasto que no se lo puede recuperar, además por sus bajos costos en comparación con otros países, influye mucho al contrabando generando aún más pérdidas económicas al país.

3.6.3.2 Focalización

Según (Criollo Loja & Jachero Jachero, 2021) la focalización contribuye y forma parte de la actualización de políticas, ya que por medio de esta se puede ser eficiente y equitativo a la hora de distribuir los ingresos que el Estado destina hacia la sociedad, teniendo en cuenta que una correcta focalización le permitiría al gobierno reducir gastos innecesarios. De igual manera contribuye a la democratización social permitiendo crear reglas de protección hacia los ciudadanos más vulnerables. La CEPAL destaca que la focalización es una combinación de la democratización, participación y modernización de las políticas sociales y sus resultados se evidencian conforme se logre un impacto positivo en la redistribución del subsidio de combustible.

3.6.3.3 Eliminación

Para distintos organismos internacionales la eliminación de los subsidios sería la mejor alternativa que beneficia, no solo económicamente al Estado ecuatoriano, también contribuiría al cuidado del medio ambiente, incentivaría que la población adquiriera automóviles que emiten menos contaminación con sistemas energéticos más eficientes, además estos ya no serían regresivos, porque no estarían dando mayor beneficios a los ricos; es decir, el gobierno debería aplicar nuevas políticas sociales donde no se vean tan afectados los hogares con menos ingresos (Flores L. , 2015).

El gobierno debe realizar estudios de mecanismos prácticos donde se aplique una adecuada eliminación de los subsidios sin generar un agresivo impacto social a los sectores menos favorecidos, irlos eliminando de poco a poco, pero así mismo otorgando beneficios

económicos a las familias más necesitadas, estos pueden ser, aumentando el Bono de Desarrollo Humano, o a su vez ampliando el bono a más familias. Esto con el fin de subsanar los gastos que se incrementarían con la subida de precios, en alimentos, transporte, salud y educación, porque es una realidad que al quitar el subsidio se verán más afectados los hogares pobres.

3.6.3.4 Cambios en las políticas públicas

Según Andrade (2011) con las políticas públicas se puede apreciar cuales son las necesidades sociales y en base aquello aplicar las medidas correspondientes para solucionarlas, así mismo es posible plantear acuerdos o trabajos en conjunto entre Estado y sociedad, pero para esto es necesario realizar un análisis profundo de políticas públicas internas y externas de cada país. Además, para la aplicación de políticas públicas se debe identificar los objetivos sin considerar los tipos de partidos o intereses propios, ya que estas están ampliamente relacionadas con el bienestar social, dado que pueden resultar causales, es decir, son creadas para dar soluciones acerca del manejo de bienes públicos. Por consiguiente, el Estado y los actores sociales recurren a la captación de recursos, con la finalidad de incidir, modificar y regular dichas políticas.

A pesar de que las políticas públicas se encaminen de forma eficiente y estén calificadas de excelentes, esto no garantiza que su aplicación pueda tener inconsistencias o resulten ser inequívocos a pesar de tener mecanismos propuestos o soluciones institucionales definidas.

3.7 SELECCIÓN DE ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN

Una vez analizadas las posibles opciones para la solución a la problemática de los subsidios de combustibles en el PIB del Ecuador, se ha escogido que la mejor solución es aplicar la eliminación de subsidios a los combustibles, pero con una correcta focalización que respalde a los sectores que verdaderamente lo requieran.

Tabla 6

Factibilidad de la eliminación de los subsidios

Factibilidad social	Factibilidad económicos	Factibilidad políticos
---------------------	-------------------------	------------------------

Se generará descontento en todos los niveles sociales	Podrá acceder a más préstamos internacionales.	Se aplicarán políticas compensatorias
Subirán los precios de diferentes bienes.	Tendrá liquidez para pagar deuda interna.	Implementación de nuevas políticas sociales.
Se reducirá la contaminación.	Se reducirá el comercio ilícito de combustibles, evitando pérdidas económicas	Conflictos políticos internos
Los que más tienen dejarán de pagar menos.	Recuperación de recursos económicos y financieros	Reformas a políticas ya establecidas
El gobierno prestará ayuda solo al sector más vulnerable.	Se eliminaría el gasto por la importación de derivados	Se mejorarían las relaciones internacionales.

Fuente: (Gestión Digital, 2021)

Elaborado: Por los autores.

Tabla 7

Factibilidad a la focalización de los subsidios

Factibilidad social	Factibilidad económica	Factibilidad política
Diferenciar los sectores que serán beneficiados.	Reducción de gastos.	Se aplicarán políticas compensatorias
Lograr la eficiencia y calidad del mismo.	Aumento de los ingresos del Estado	Implementación de nuevas políticas sociales.
Accesibilidad del combustible: los de mayores ingresos pagarán el precio real mientras que los sectores beneficiados pagarán el precio subsidiado.	Inversión en sectores de educación, salud, vivienda, alimentación, etc.	Se mejorarán las relaciones internacionales

Permitirá generar ahorro para los sectores beneficiados, por consiguiente, será más accesible cubrir sus necesidades básicas.	Mejoramiento de la capacidad productiva que por ende provocará un incremento en el nivel productivo.	Reformas a políticas ya establecidas
---	--	--------------------------------------

Fuente: (Ibarra Carrera, 2015)

Elaborado: Por los autores.

3.8 POSIBLES RESULTADOS OBTENIDOS

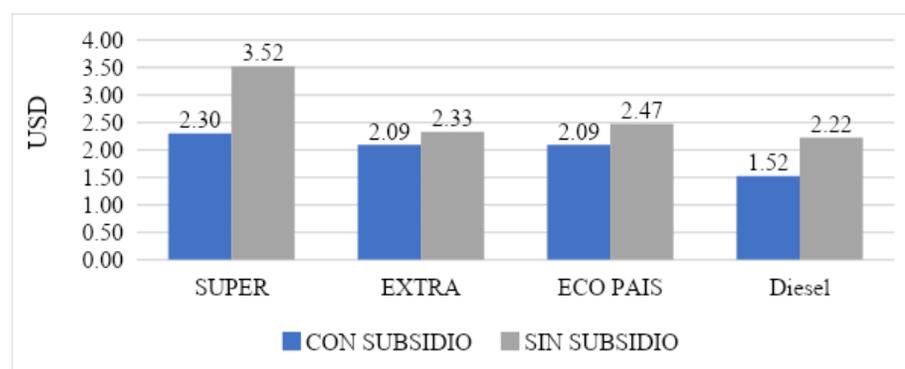
3.8.1 Eliminación del subsidio a los combustibles y su afectación en el PIB del Ecuador periodo 2007-2021

Los subsidios a los combustibles a lo largo de los años han ido en aumento, en especial de la gasolina y diésel, se podría decir que su peso se ha triplicado con aproximadamente el 81% de los subsidios (Orozco & Araujo, 2016). Debido a los subsidios, este se ha convertido en un incentivo para aumentar el consumo del mismo, incrementado el consumo de la gasolina extra y super pasando de 1,6 millones de barriles en el 2007 a 23,6 millones de barriles hasta el 2012; por consiguiente, la producción interna sólo alcanza para abastecer el 55% de la demanda interna, siendo necesario importar el resto (Espinoza & Viteri, 2019).

En el año 2018, se decidió eliminar el subsidio de la gasolina súper por lo que su valor cambió de USD 2,30 a USD 3,07; con esta medida económica el gobierno de Moreno esperaba obtener un ahorro de USD 144 millones al año. Según Petroecuador el subsidio puede variar de acuerdo al tipo de combustible, en este caso la gasolina super recibía USD 0,72 por galón; mientras que la gasolina extra, es el combustible que recibe el subsidio más alto con USD 0,99. Estos valores representan subsidios que pueden llegar a superar el 25%, incluso llegar hasta el 43% (Espinoza & Viteri, 2019).

Gráfica 8

Precio de los combustibles con y sin subsidio: 2018 y 2021



Fuente: (Primicias, 2021)

Elaborado: Por los autores

En la gráfica 8 se muestra el precio del combustible con y sin subsidio, respecto a la gasolina súper en el año 2018 su valor era de USD 2,30 con la implementación de la eliminación de este combustible mediante Decreto Ejecutivo N° 619, su valor hasta el 11 de noviembre de 2021 fue de USD 3,52; este valor varió constantemente debido a que se fija de acuerdo a los precios de los mercados internacionales (Negrete, 2021). Por su parte la gasolina extra y ecopaís en junio del 2021, cuando en su momento se manejaba el precio de bandas, su valor fue de USD 2,09 y sin subsidio se estimaba que su valor se incrementara en USD 2,33 para la extra y USD 2,47 para el eco país; mientras que el valor del diésel con subsidio es de USD 1,52 y sin subsidio tendría un incremento de USD 2,22 (Primicias, 2021). Sin embargo, su precio fue congelado, para la gasolina extra y ecopaís en un valor de USD 2,55 y el diésel en USD 1,90.

Según (Espinoza & Viteri, 2019) el gobierno de Moreno con la eliminación del subsidio de la gasolina super, estimaba un ahorro de USD 40 millones para lo que reste del 2018 y de USD de 144 millones para el 2019. Ante esta medida el gobierno realizó mejoras en el octanaje de la super, pasando de 90 a 92, por lo que Petroecuador efectuó una inversión de USD 30 millones. A pesar de la eliminación del subsidio de este combustible, son pocos los gastos que se disminuyen y el impacto que genera en la economía, ya que en el subsidio que más gasta el Estado es en la gasolina extra y diésel.

Blandón (2019) indica que el gobierno decidió eliminar el subsidio de los otros combustibles, esperando obtener un ahorro de USD 1.400 millones. Pero por protestas sociales que duraron alrededor de 11 días, dejando seis muertos y grandes pérdidas económicas, el gobierno decidió derogar el Decreto 883 el 2 de octubre de ese año, a cambio de reestablecer un nuevo decreto acorde a las necesidades de todos, para esto se creó una comisión de concertación con la mediación de las Naciones Unidas.

Según El Ministerio del Ambiente, Agua y Transición (2019) la eliminación del subsidio a la gasolina y diésel, representaba una alternativa de inversión para realizar cambios en la matriz productiva, es por eso que el gobierno de Moreno buscaba eliminarlos, dado que con esto también se podría impulsar una transición hacia una economía amigable con el ambiente, por medio de tecnologías eficientes, además esto se ve complementado con proyectos de movilidad eléctrica y sostenible que ayudarían a reducir el cambio climático.

El ministro del Ambiente, Raúl Clemente Ledesma Huerta, señaló que Ecuador sigue siendo un país con un costo de combustible económico. La decisión del Gobierno permitirá que los recursos destinados a los subsidios sean invertidos en la implementación de acciones en favor del ambiente, sin la necesidad de cargar con impuestos a los combustibles como ocurre en otros países de la región.

Según Suárez (2021) en Ecuador ha sido evidente que los subsidios han sido ineficientes, regresivos y con un alto costo, al eliminarlos se ahorraría millones de dólares que pueden ser empleados en reducir déficit fiscal y la deuda ecuatoriana o invertir salud, educación e infraestructura. Además, al eliminarlos se reduciría el alto consumo de combustibles que genera una gran contaminación ambiental. Ante esto, el gobierno podría reducir gastos entre USD 130 millones y USD 178 millones en los subsidios de combustible. Considerando las fluctuaciones de precios que se generan al importar el petróleo, se tiene tres escenarios que son alto, medio y bajo, empleando el precio mínimo, medio y máximo. En caso de eliminar los subsidios se estima que los ingresos por año en el escenario medio, el precio de barril medio respecto al diésel serían de USD 637 millones y para la gasolina USD 542 millones, estos valores representan el dinero que el gobierno se ahorraría, sin embargo, se debe tener en cuenta las políticas compensatorias necesarias.

Cabe recalcar que, al eliminar los subsidios de combustible, aparte de ser un desafío político también se verían perjudicados los hogares pobres, costándoles el 2% de sus ingresos, incluso disminuyendo su consumo o para las personas que no lo consumen se verían afectados con una subida de precios en los alimentos, y por ende en el transporte público. Por lo que eliminar los subsidios sin políticas compensatorias puede resultar ser regresiva (Suárez, 2021)

Entre las medidas compensatorias que se podría tener en cuenta en el caso del transporte según Suárez (2021) sería un sistema con una disminución de tarifas o en tal caso llegar a

implementar gratuidad en transporte público solamente para la personas más pobres, pero para esto es necesario mejorar la tecnología del transporte, como por ejemplo tarjetas empleadas para pagar el pasaje. Con respecto a los alimentos el Banco Interandino de Desarrollo propone emitir tarjetas de comida, reduciendo los efectos en los hogares pobres por el aumento de precios en los combustibles. Además, esta medida compensatoria genera bajos costos, siendo factible su aplicación, dado que el restante de ingresos sigue siendo elevado y a su vez se puede aplicar otro tipo políticas.

Con las medidas compensatorias la eliminación de subsidios resulta más factible y así mismo su proceso sería más fácil. Según algunos expertos entrevistados para el estudio del Banco Interamericano de Desarrollo, destacan que el diésel es uno de los subsidios más problemáticos, dado que es ampliamente usado por el transporte público y de carga, y estos a su vez dependen de los bajos precios que se dan por el subsidio. Así mismo indican que para evitar protestas sociales por el aumento de precios que se llegarían a tener por la eliminación de subsidios sería entregando tarjetas con cuotas mensuales de gasolina (Suárez, 2021).

3.8.2 COSTO DE OPORTUNIDAD

El costo de oportunidad del Estado ecuatoriano al dejar de subsidiar los combustibles sería la mejor elección, no solo para el bienestar económico, ambiental o social, también a otros sectores como la salud o educación; donde se requiere mayor aportación económica, los cuales se han visto afectados en los últimos años, porque se destinan más fondos para los subsidios de combustibles que son alrededor de 45 millones de dólares en los últimos 10 años, causando un gasto exagerado en el presupuesto general del Estado solo por mantenerlos, ya que es una medida políticamente difícil llevarla a cabo por los Presidentes (Zárate , 2018).

Al ser implementada esta medida, lograría obtener recursos económicos que pueden ser destinados a otros sectores de mayor prioridad o crear medidas compensatorias para el sector más afectado por dejar de subsidiar a estos derivados, causando los siguientes efectos en el país:

Tabla 8

Efectos en diferentes sectores del país sin subsidio a los combustibles

Efectos en la venta de combustibles	Al no poseer ninguna clase de subsidio, su precio de venta sería equitativo pagando los precios justos según el poder adquisitivo de cada individuo.
Efectos en el comercio ilegítimo de combustibles	Con un precio equiparable al de los otros países vecinos, el contrabando se reduciría en gran medida generando menos pérdidas económicas.
Efectos en el sector de la salud	Se destinaría más recursos para la construcción de hospitales especializados en diferentes tipos de enfermedades, maternidades, mejoramiento de sus establecimientos.
Efectos en la educación	Se destinaría mayor presupuesto al estudio superior, construcción de escuelas y colegios en sectores de mayor pobreza, una clara mejoría en la educación ecuatoriana, siendo esta la mayor riqueza que puede tener un país.
Efectos en la inversión	El Estado podría invertir en más obras públicas generando mayor empleo, construcción de nuevas vías de gran actividad productiva, aeropuertos y puertos que aumentarían el intercambio comercial.
Efectos en el medio ambiente	Se incentiva a la utilización de tecnologías más eficientes y menos contaminantes, que aliviaría la contaminación ambiental.
Efectos en créditos y microcréditos	Se podría otorgar más créditos a un mayor rango de personas con menor interés con facilidades de pagos.
Efectos en el Bono De Desarrollo humano	Se lograría incluir a más familias para que puedan cubrir el aumento de precios en diferentes bienes y servicios.

Efectos en otros subsidios	Se focalizaría y aumentaría estos subsidios para que los sectores de la agricultura, transporte urbano y comercial no se vean tan afectados.
-----------------------------------	--

Fuente: (Ibarra Carrera, 2015)

Elaborado: Por los autores

3.8.3 FOCALIZACIÓN A LOS SUBSIDIOS DE COMBUSTIBLE

Hasta diciembre del 2021 el gobierno ecuatoriano indicó que la focalización estaría implementada para el sector de transporte público; sin embargo, no se determinó desde qué fecha, ni los valores de subsidio o venta al público. Antes de esto, hubo mesas de diálogo durante cuatro meses para llegar a acuerdos compensatorios como reducción en llantas, aceite, etc. No obstante, no se ha considerado a otros sectores vulnerables, como es el caso del transporte escolar, dado que un aumento en los precios de combustible tiende a que los choferes tengan que gastar más y aumenten el valor de sus servicios. Por esta razón es importante que exista un acuerdo entre los transportistas, estado y sociedad, además de considerar las políticas compensatorias a corto plazo, caso contrario se generaría aumento de precio en otros productos provocando una afectación social más fuerte y regresiva (Suárez, 2021).

3.8.3.1 *Subsidio al Gas Licuado de Petróleo*

La finalidad de la focalización del subsidio al GLP es ofrecer en la población una equidad e igualdad de bienes y servicios, concentrándose en los grupos con ingresos inferiores a los de la canasta básica (Ibarra Carrera, 2015, pág. 53).

Tabla 9

Grupos sociales que deberían recibir la focalización al GLP

Personas de la tercera edad	Los subsidios deben ser aprovechados por las personas con menos ingresos, es decir en situación de pobreza o marginados. Por lo tanto, los adultos mayores considerados pobres tienen que ser los que reciben la focalización del subsidio.
------------------------------------	---

<p>Personas con ingresos inferiores a la canasta básica familiar</p>	<p>Por medio de la canasta básica familiar se puede saber el promedio en el que un hogar puede cubrir sus necesidades básicas, en función a los ingresos que perciben. Por tanto, la focalización de subsidios también va dirigida a las personas con ingresos inferiores a la canasta básica.</p>
<p>Transporte público</p> <p>Taxis</p>	<p>El transporte público, es el servicio de movilización más empleado por la ciudadanía, alrededor del 80% de las personas que se movilizan por este medio, emplean el gas como combustible. De tal manera el transporte público, el cual incluye también los taxis, deben ser beneficiarios del subsidio pagano un precio por debajo del costo real, ya que, al subsidiar el combustible para este transporte, la ciudadanía también se beneficia al tener un servicio a bajo a precio.</p>

- i. **Fuente:** (Ibarra Carrera, 2015)
Elaborado: Por los autores

3.8.3.2 *Subsidio al Diésel*

Este combustible es empleado en el sector de transporte dedicado a la actividad productiva como, por ejemplo: carga agrícola, mercancías o de equipos camineros, entre otros. De igual manera, el gobierno destina grandes cantidades de subsidios en este producto, respecto a la importación del mismo y al no estar focalizado lo recibe toda la ciudadanía para su uso particular o actividades que no están relacionadas al sector productivo (Ibarra Carrera, 2015).

Tabla 10

Grupos sociales que deberían recibir la focalización al Diésel

<p>Buses Urbanos</p>	<p>Los buses urbanos son el medio de movilización más utilizado por la clase social media y baja, especialmente la clase baja. Por lo que el subsidio a estos transportes, les permite generar menos costos por mantenimiento, dado que las ganancias que obtienen son</p>
-----------------------------	--

	significativas en comparación con los costos operativos del automóvil. Por consiguiente, con el subsidio pueden ofrecer servicios a bajos precios,
Buses Interprovinciales	Es el transporte empleado para movilizarse a distintos lugares del país y por ende económico, lo que permite a la ciudadanía visitar e integrarse en variedad de culturas y costumbres. El subsidio que el Estado gastó en el diésel es favorable ya que contribuye al desarrollo de la sociedad y se puede recuperar por medio de la carga tributaria otorgada en estos servicios que por lo general son turísticos o por medio de peajes.
Taxis	Considerado el segundo transporte de movilización más empleado por los ecuatorianos, dado que brinda un servicio de puerta a puerta. Las razones por la cual este sector es beneficiario de los subsidios es por dos razones, la primera por orden social, es decir oportunidades laborales y la segunda económica por el nivel de ingresos que obtienen.
Transporte de Carga	Este tipo de transporte es el que se encarga de trasladar bienes básicos de primera necesidad de una región a otra. Por tanto, el Estado cubre los subsidios de este sector con la finalidad de dinamizar la economía local ecuatoriana, quienes pueden acceder a esto son los transportes que realizan actividades agrícolas, las mismas que comercializan y se consumen en la economía ecuatoriana.

- ii. **Fuente:** (Ibarra Carrera, 2015)
Elaborado: Por los autores

3.8.3.3 *Subsidio a la gasolina*

Así mismo este combustible es dedicado al sector de transporte, pero de servicio público, con la finalidad de brindar un servicio de movilización a bajo precio para las personas de escasos recursos, mediante la aplicación de los subsidios. Al igual que los otros combustibles, este también representa un costo de importación de miles de dólares, el cual se basa en el precio de

mercados internacionales y el nivel de demanda de la población, y al no encontrarse focalizado de manera eficiente, su uso se desvía del objetivo para el cual fueron implementados, favoreciendo en mayor contraste al grupo social de clase alta (Ibarra Carrera, 2015, pág. 65).

Tabla 11

Grupos sociales que deberían recibir la focalización a la Gasolina

<p>Transporte público: taxis, busetas escolares.</p>	<p>Por ser uno de los transportes de movilización altamente empleado por su facilidad de adquisición y calidad del mismo, es decir, por el tipo de servicio que brinda, el Estado lo considera como sector para subsidio de combustible, dado que así la ciudadanía puede acceder a este transporte con precios accesibles, ya que, si el costo de mantenimiento se eleva para este sector, los precios también subirían con la finalidad de obtener más ingresos que egresos.</p>
---	--

iii. **Fuente:** (Ibarra Carrera, 2015)

Elaborado: Por los autores

3.8.4 RESULTADO SOCIOECONÓMICO

La adecuada focalización o eliminación de subsidios a los combustibles podría afectar de manera positiva a los hogares pobres del país, porque el Estado al liberar los precios de los combustibles, podría proteger a este sector otorgando bonos, focalizando el precio de los pasajes de los buses urbanos, porque la mayoría de personas de escasos recursos utilizan estos para movilizarse, los hogares con mayores ingresos disponen de vehículos propios, por ende pueden cubrir el precio real del combustible, el precio de los alimentos aumentaría pero como solución sería un aumento en el bono de desarrollo humano, para que las familias más pobres puedan acceder a estos. Se podrán obtener beneficios socioeconómicos los cuales deben ser analizados correctamente y expuestos para entendimiento de cualquier tipo de persona que son los siguientes:

Tabla 12

Beneficios socio-económico en el Ecuador

<p>La pobreza disminuiría</p>	<p>Se invertiría en obras públicas y sociales en los sectores más pobres del país, satisfaciendo necesidades básicas como salud, educación, trabajo y vivienda, disminuyendo la pobreza.</p>
<p>Aumento de competitividad en el país</p>	<p>Al destinar recursos a la investigación se estará potenciando el recurso humano el cual aumentará la capacidad competitiva, ya que los países desarrollados se volvieron potencias gracias a ser competitivos.</p>
<p>Aumento de la producción</p>	<p>Al destinar mayores recursos a la producción, podrá acelerar su capacidad productiva aumentando la capacidad de generar un bien o servicio.</p>
<p>Aumento de plazas de trabajo</p>	<p>Al tener mayores recursos para la producción se podrá aumentar la mano de obra, se generará más empleo al invertir en obras públicas.</p>
<p>Avances tecnológicos</p>	<p>Se podrá destinar más fondos para adquirir equipos más eficientes, aumentando la capacidad de producción en diferentes sectores.</p>
<p>Reducción de tránsito vehicular</p>	<p>Al tener el precio real de los combustibles las personas dejarán de comprar vehículos propios y optarán por transportarse en buses urbanos por su bajo costo.</p>
<p>Mejoramiento del transporte urbano</p>	<p>Se empezará a adecuar y equipar de mejor manera los buses urbanos para satisfacer el aumento de pasajeros.</p>
<p>Implementación de políticas compensatorias</p>	<p>Aumento de bonos del desarrollo humano, subsidios correctamente focalizados, ayuda económica a las familias más vulnerables, subsidios al transporte urbano.</p>

**Disminución de
beneficios a las grandes
empresas**

Solo se beneficiarán a quienes realmente lo necesiten, que serían los hogares más pobres.

- iv. **Fuente:** (Ibarra Carrera, 2015)
Elaborado: Por los autores

4 CAPÍTULO IV. DISCUSION, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 DISCUSIÓN

Según Cueva y Ortiz (2013) indican que la implementación de subsidios ha incentivado el aumento de la demanda de los mismos especialmente por familias de ingresos medios y altos. El diésel es el combustible más subsidiado y su precio el más económico comparado con Perú y Colombia lo que genera un alto consumo y por ende el contrabando. Por lo cual, Luis Luzcando experto en petróleo afirma que, para combatir el consumo y contrabando de combustibles, se debería aplicar una política pública, en la cual se vaya eliminado de a poco el subsidio de combustibles (Lideres, 2013).

La Agencia Internacional de Energía (2015) destaca que el consumo de los combustibles tiene una contribución del 81,2% en cuanto a la energía que se consume, y así mismo Ecuador es uno de los países que destina el mayor porcentaje del PIB en subsidios de los combustibles fósiles. Estos a su vez son lo opuesto a las emisiones de CO₂, por tanto, en vez de desmotivar las emisiones por medio de impuestos, resultan ser un incentivo generando daños ambientales. Ante esto el FMI (2014) señala que el Estado no debería ofrecer subsidios, al contrario, deberían cobrar impuestos que contribuyan a compensar las externalidades negativas.

Por su parte (Aliaga Paredes , 2018) indica que la eliminación de los subsidios afecta de manera positiva, dado que incrementa los ingresos del Estado, mismos que pueden ser reubicados en sectores sociales más vulnerables; por esta razón, la eliminación de subsidios es considerado una política económica encaminada a beneficiar a la sociedad e impositivo para toda la ciudadanía.

Marlon Santi, director del movimiento Pachakutik, indicó que la focalización de subsidios también es necesaria para que los sectores con ingresos inferiores a la canasta básica

familiar no se vean afectados, y así mismo señaló que no está de acuerdo en que los precios se encuentran congelados para la población en general, al contrario, debe existir propuestas benéficas para los ciudadano, transportistas y más pobres. Mientras que Priscila Hermida, docente de la Facultad de Ciencias Administrativas y Contables de PUCE, destaca que aparte de las alternativas de focalización propuestas, también debe existir otras políticas sociales relacionadas con la educación; es decir, que, en lugar de subsidiar los combustibles, utilizar dichos ingresos en una red wifi nacional que permita el acceso a educación e información, y por ende en el capital humano (Suárez, 2021).

En Ecuador el 65,57% de la población total, es decir 11 millones de personas se encuentran condiciones vulnerables, y si se considera reasignar el 50% de los ingresos destinados a los subsidios, se podría beneficiar alrededor de 750.000 personas, o en todo caso llegar a “cubrir el 6,68% del ingreso mínimo garantizado por encima del umbral de pobreza”, para la población en situación de vulnerabilidad y según el PNUD, para que la reforma de subsidios de combustible tenga éxito debe realizarse un análisis detallado con sus posibles repercusiones, en donde especialmente se garantice el bienestar de los grupos económicamente desfavorecidos (Serrano, 2021).

4.2 CONCLUSIONES

-La implementación de los subsidios ha traído más beneficios al sector que menos los necesita, en los años 2007 al 2021 se ha podido evidenciar las desventajas que provocan los subsidios como el aumento del contrabando, su afectación al PGE, un consumo sin control del combustible, contaminación ambiental, una mayor importación de derivados. Como beneficios tenemos uno de los precios más bajos en combustibles y sus derivados, estos van dirigidos a todos sin importar su clase social.

-La afectación que provocan los subsidios al PIB, se puede apreciar que ha sido de manera negativa, porque el Estado entre el periodo de 2007 a 2021 ha gastado USD 43.559,21 millones, convirtiéndose en una carga no recuperable, que afecta a la economía ecuatoriana, porque se deja de lado a sectores prioritarios evitando un desarrollo del país, pero en los últimos años se ha venido reduciendo estos subsidios aliviando en algo las finanzas públicas.

-La economía ecuatoriana durante el periodo del 2007 al 2015 gozó de un precio elevado del barril de petróleo, se pudo mantener sin complicaciones los subsidios, destinando recursos para sectores de gran importancia, pero el precio cayó, empezando con una crisis. En el 2017 la crisis era evidente, se trató de eliminar el subsidio al combustible y se recurrió al FMI aceptando sus condiciones. Sin embargo, con el actual presidente Guillermo Lasso se ha podido apreciar una significativa reducción de los subsidios.

-La eliminación de los subsidios es la mejor opción posible para el bienestar económico del país, porque con los recursos que se obtendrían se podría dar más apoyo a sectores prioritarios y ayudar de manera directa a los más pobres, con la implementación de políticas compensatorias.

4.3 RECOMENDACIONES

El Estado ecuatoriano debe redistribuir mejor los recursos que se obtengan de la reducción de los subsidios, teniendo como base los sectores que más quedaron desprotegidos por mantener los mismos, de manera justa y equitativa teniendo como prioridad el beneficiar al sector de extrema pobreza en el país.

Se debe crear subsidios para los sectores más necesitados, y también para aquellos que prestan sus servicios a la ciudadanía, tal es el caso de taxistas, buses urbanos, transportes de carga pesada entre otros, para que estos no se conviertan en una carga económica imposible de sobrellevar a largo plazo, evitando que afecte al crecimiento económico del Ecuador.

La economía ecuatoriana es dependiente al precio internacional del barril de petróleo, esto se ha visto reflejado en la historia, a lo largo de los años, los diferentes gobiernos han tratado de mantener los subsidios, pero es inevitable su eliminación, se debe dejar de depender del petróleo buscando nuevas fuentes de ingresos.

La eliminación de los subsidios debe ser paulatina, para que el sector de extrema pobreza no se vea tan afectado con esta medida, aplicando nuevas políticas donde se beneficie o se compense económicamente a los hogares con menos recursos, el Estado tendrá un alivio económico, pero se debe distribuir correctamente los recursos que se obtengan de la eliminación, porque esto ayudaría a la economía del Ecuador.

4.4 Referencias

- Álava Martínez, H., & Rojas Román, H. (2019). ANÁLISIS ECONÓMICO DEL CAMBIO DE LAS COCINAS DE GAS POR INDUCCIÓN Y SU IMPACTO EN EL SECTOR COMERCIAL ECUATORIANO. 8. Obtenido de <https://www.eumed.net/rev/oel/2019/03/cocinas-gas-induccion.html>
- Beltrán Ruiz, J., & Velasteguí Rubio, S. (2021). IMPACTO ECONÓMICO, POLÍTICO Y SOCIAL EN EL SUBSIDIO DEL COMBUSTIBLE Y GAS LICUADO DE PETRÓLEO (GLP) EN EL ECUADOR. *Sathiri- Sembrador*, 120-130. Obtenido de <https://doi.org/10.32645/13906925.1044>
- Criollo Loja, P., & Jachero Jachero, T. (2021). “Efecto de los subsidios a los combustibles diésel y extra en el Ecuador periodo 2000 –2019: un análisis de la demanda de combustible y el costo de oportunidad”. 155. Obtenido de <https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/10786/1/16331.pdf>
- Moya Correa, V. (2019). Análisis comparativo del subsidio a los combustibles en época de bonanza y crisis petrolera en el Ecuador, periodo 2011-2018”. 82. Obtenido de <file:///C:/Users/USER/Documents/SEPTIMO%20SEMESTRE/TESIS/T-MOYA%20CORREA%20VER%20C3%93NICA%20PILAR.pdf>
- Poveda, G., & Carrillo, F. (2018). IMPACTO SOCIAL ANTE ELIMINACIÓN DEL SUBSIDIO A LOS COMBUSTIBLES EN ECUADOR. *Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana*, 4-10. Obtenido de <https://www.eumed.net/rev/oel/2018/08/eliminacion-subsidio-combustibles.html>

- Agencia Internacional de Energia. (2019). AIE: Acerca de Nosotros. Obtenido de <https://www.iea.org/about/>
- Aguilar, L. (octubre de 2014). El aporte de la Política Pública y de la Nueva Gestión Pública a la gobernanza. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*(39), 29. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/3575/357533693001.pdf>
- Aliaga Paredes , J. (2018). INCIDENCIA DE LA ELIMINACIÓN DEL SUBSIDIO DE GAS EN LOS COSTOS DE PRODUCCIÓN DE PEQUEÑOS Y MEDIANOS ESTABLECIMIENTOS DE VENTA DE COMIDA EN LA CIUDADELA ALBORADA, AL NORTE DE LA CIUDAD DE MACHALA. 114. Obtenido de <http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/2187/1/T-ULVR-1985.pdf>
- Andrade, S. (2014). EL PRECIO SOCIAL DEL GAS LICUADO DE PETRÓLEO EN EL ECUADOR CRISIS DE GOBERNANZA. *FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES SEDE ECUADOR PROGRAMA DE ESTUDIOS SOCIAMBIENTALES*, 110. Obtenido de <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/3252/1/TFLACSO-2011SIAH.pdf>
- Antón, j., & Muñoz, R. (2018). PROGRAMA DE ECONOMÍA DEL ESTADO DEL BIENESTAR. *Universidad de Salamanca*, 13. Obtenido de <https://gredos.usal.es/handle/10366/142988>
- Blandón, D. (2019). *France24*. Obtenido de <https://www.france24.com/es/20191016-ecuador-despues-eliminacion-subsidio-gasolina>
- Cabezas, F., & Vélez, M. (junio de 2020). "La Producción de Derivados del Petróleo en el Ecuador. Período 2014-2018". *UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS*, 20-40. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/50491/1/TF-CABEZAS%20SORIANO-VELEZ%20AYALA.pdf>
- Cárdenas Gómez, G., & Michel Nava, R. (2018). Descripción de las teorías del desarrollo económico y desigualdad. 12. Obtenido de <http://tiempoeconomico.azc.uam.mx/wp-content/uploads/2020/01/40te3.pdf>
- Carranza, A., & Macías , M. (octubre de 2021). Crecimiento económico de Latinoamérica en función del desarrollo del comercio internacional. Periodo 2009-2020. *Universidad de Guayaquil. Facultad de Ciencias Económicas*, 69. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/56805/1/CARRANZA%20MONTIEL%20%26%20MACIAS%20MACIAS.pdf>
- Castillo, J. (2014). Una nota acerca de los subsidios, la política y la economía. *CUESTIONES ECONOMICAS*, 23(3), 11. Obtenido de <https://estudioeconomicos.bce.fin.ec/index.php/RevistaCE/article/view/188/108>
- Chacón, L., & Aguirre, M. (2014). IMPACTO EN EL BIENESTAR DE LOS HOGARES POR UNA ELIMINACIÓN DEL SUBSIDIO AL GAS DOMÉSTICO: CASO ECUADOR PARA EL AÑO 2012. *Universidad De Cuenca Facultad de ciencias economicas administrativas*, 127. Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/5485/1/TESIS.pdf>

- Challco , C., & Alfaro, B. (2018). Mejoramiento del Control Interno al Proceso de Otorgamiento y Recupero de Subsidios por Incapacidad y el Reembolso de Essalud a la Empresa Ironbank Durante el Periodo 2016”. *FACULTAD DE ADMINISTRACION Y NEGOCIOS CARRERA DE CONTABILIDAD*, 20-110. Obtenido de https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/2080/Carmen%20Challco_Brajhan%20Alfaro_Trabajo%20de%20Suficiencia%20Profesional_Titulo%20Profesional_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Chicaiza Inguillay, P. (2019). Las políticas de eliminación en los subsidios de los combustibles fósiles y su relación con la inflación del Ecuador. 141. Obtenido de <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/30614/1/T4694e.pdf>
- Cortez, J. (agosto de 2020). El webinar como instrumento de investigación no experimental. *Apthapi*, 6(2), 4-15. Obtenido de <http://www.ojs.agro.umsa.bo/index.php/ATP/article/view/415>
- Cueva, S., & Ortiz, M. (2013). Ingresos fiscales por explotación de hidrocarburos en Ecuador. *Banco Interamericano de Desarrollo*, 57. Obtenido de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Ingresos-fiscales-por-explotaci%C3%B3n-de-hidrocarburos-en-Ecuador.pdf>
- El Universo. (2018). *El Universo*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/12/20/nota/7105821/mef-costos-subsidios-llegaria-50975-millones/>
- El Universo. (2021). Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/politica/con-decretos-230-y-231-guillermo-lasso-viabilizo-los-nuevos-precios-de-los-combustibles-y-suspendio-el-alza-gradual-nota/>
- El Universo. (2021). Precios de la gasolina extra y el diésel se incrementaron en más de 60 centavos en los últimos quince meses. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/economia/precios-de-la-gasolina-extra-y-el-diesel-se-incrementaron-en-mas-de-60-centavos-en-los-ultimos-quince-meses-nota/>
- El Universo. (2021). *Subsidio a los combustibles importados bajó de \$ 1.174 millones a \$ 599 millones en primer año de bandas de precios*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/economia/pese-a-bandas-de-precios-por-subsidios-a-combustibles-se-pago-599-millones-entre-mayo-2020-y-mayo-2021-nota/>
- Enríquez, C. (2018). *El Comercio*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/paises-petroleros-subsidio-combustibles-ecuador.html>
- EP PETROECUADOR. (2017). *Informe estadístico 2016*. Obtenido de <https://www.eppetroecuador.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/06/INFORME-ESTADISTICO-2016.pdf>
- EP Petroecuador. (2020). Decreto Ejecutivo 338. Obtenido de <https://www.eppetroecuador.ec/?p=9039#:~:text=1054%20de%2019%20de%20mayo,la%20fijaci%C3%B3n%20y%20publicaci%C3%B3n%20de>

- Escribano, G. (2019). Obtenido de Real Instituto Elcano :
http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/ari110-2019-escribano-ecuador-y-los-subsidios-a-los-combustibles
- Escribano, G. (2019). *Real Instituto el Cano*. Obtenido de Real Instituto el Cano:
http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/ari110-2019-escribano-ecuador-y-los-subsidios-a-los-combustibles
- Escudero Sánchez, C., & Cortez Suárez, L. A. (2017). Técnicas y métodos cualitativos para la investigación científica. 27. Obtenido de
<http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/14207/1/Cap.1-Introducci%C3%B3n%20a%20la%20investigaci%C3%B3n%20cient%C3%ADfica.pdf>
- Espinoza Echeverría, S., & Guayanlema, V. (2017). Balance y proyecciones del sistema de subsidios energéticos en Ecuador. 28. Obtenido de <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/13648.pdf>
- Espinoza, D., & Viteri, C. (2019). Análisis económico de la eliminación del subsidio de la gasolina súper en el Ecuador. *ESPACIOS*, 40(24), 8. Obtenido de
<http://www.revistaespacios.com/a19v40n24/19402408.html>
- Finanzas. (2019). *Presentación del Boletín de Política Económica*. Espol Centro de investigaciones económicas. Obtenido de
https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/07/Presentacio%CC%81n_BID_BPE-1.pdf
- Flores, F. (2019). Fundamentos epistémicos de la investigación cualitativa y cuantitativa: consensos y disensos. *Revista Digital de Investigación en Docencia Universitaria*. Obtenido de
<http://www.scielo.org.pe/pdf/ridu/v13n1/a08v13n1.pdf>
- Flores, L. (2015). MECANISMO DE CONTROL DE COMBUSTIBLES EN LA ZONA DE FRONTERA DE PERÚ ECUADOR. *Repositorio institucional PIRHUA- FACULTAD DE INGENIERÍA*, 35-40. Obtenido de
https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/2050/MAS_PRO_005.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- FMI. (2014). Perspectivas económicas.
- García, 2015, como se citó en Hidalgo. (2017). SUBSIDIOS EN EL PRECIO DE LA GASOLINA EN ECUADOR Y POLÍTICAS DE INCENTIVOS AL CONSUMIDOR EN LA ÚLTIMA DÉCADA. *Repositorio Utmach*, 27. Obtenido de
<http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/10898/1/ECUACE-2017-EC-CD00037.pdf>
- Gestión Digital. (2021). *Revista Gestión Digital*. Obtenido de
<https://www.revistagestion.ec/economia-y-finanzas-analisis/focalizacion-la-mas-clara-para-sanear-el-problema-de-los-subsidios>
- Global Petrol Prices. (2020). Obtenido de https://es.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/
- Gonzales, S. (2019). “ANÁLISIS DEL SUBSIDIO A LOS COMBUSTIBLES EN EL PRESUPUESTO GENERAL DEL ESTADO. PERÍODO 2014 – 2018”. *UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL*

- FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS CARRERA DE ECONOMÍA*, 30-40. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/45762/1/T-GONZ%C3%81LEZ%20IZQUIETA%20SEGUNDO%20MOIS%C3%89S.pdf>
- Grupo Faro. (2020). *Subsidios a los combustibles en Ecuador*. Obtenido de https://grupofaro.org/wp-content/uploads/2020/09/FACT-SHEET-SUBSIDIOS_compressed.pdf
- Guerra, E. (2019). DE LOS SUBSIDIOS Y OTROS DEMONIOS FISCALES. *Paper Universitario Universidad Andina Simón Bolívar*, 25. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/7821/1/CON-PAP-Guerra%20De%20La-De%20Los%20subsidios.pdf>
- Ibarra Carrera, O. S. (2015). “LA FOCALIZACIÓN DEL SUBSIDIO A LOS COMBUSTIBLES Y SU INCIDENCIA EN LAS FINANZAS PÚBLICAS. 116. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/7008/1/TESIS%20TERMINADA%20OSCAR%2022.pdf>
- International Energy Agency. (2020). Obtenido de <https://www.iea.org/topics/energy-subsidies>
- International Energy Agency. (2015). *World Energy Outlook. Francia: IEA*.
- León, L., Mena, G., & Rivas, J. (2021). Ecuador: Subsidio de la gasolina en relación al Gasto Público Nacional, 2007-2017. 1513-1529. Obtenido de [file:///C:/Users/USER/Documents/SEPTIMO%20SEMESTRE/TESIS/Dialnet-Ecuador-7926834%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/USER/Documents/SEPTIMO%20SEMESTRE/TESIS/Dialnet-Ecuador-7926834%20(1).pdf)
- Lideres. (2013). Diésel y gasolina, los combustibles con más subsidios. *Líderes*. Obtenido de <https://www.revistalideres.ec/lideres/diesel-gasolina-combustibles-subsidios.html>
- Lopera, J., & Ramirez, c. (2014). EL MÉTODO ANALÍTICO COMO MÉTODO NATURAL. *Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas*(25), 1_27. Obtenido de http://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/5501/1/LoperaJuan_2010_M%c3%a9todoAnal%c3%adicoM%c3%a9todoNatural.pdf
- Manobanda , J., & Vines , S. (Junio de 2021). El impacto de la derogatoria al subsidio de los combustibles gasolina extra, ecopaís y diésel en el presupuesto general de estado y su efecto en el PIB Ecuador 2019. *Repositorio Institucional de la Universidad Politécnica Salesiana*, 24. Obtenido de <http://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/20396>
- Martínez, A. (2018). SUBSIDIOS A LOS COMBUSTIBLES FÓSILES EN ECUADOR: Diagnosis y Opciones para su Progresiva Reducción. *Revista Iberoamericana de Economía Ecológica*, 28(1), 106. Obtenido de <https://raco.cat/index.php/Revibec/article/view/338980/429880>
- MEDINA, E. (abril-junio de 2016). GOBERNABILIDAD Y DEMOCRACIA. *Revista del Instituto Universitario Puebla*, 1(0), 60. Obtenido de http://www.bonum.iupyucatan.mx/wp-content/uploads/2016/06/06_Art%C3%ADculo_Gobernabilidad-y-Democracia.pdf
- Medinaceli, M. (2012). Políticas de Subsidio a los combustibles en America Latina:el precio del GLP. 1-118. Obtenido de <http://biblioteca.olade.org/opactmpl/Documentos/old0308.pdf>

- Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad. (2010). Informe final del estudio: Los Subsidios Energéticos en el Ecuador.
- Ministerio de Inclusión Económica y Social. (2016). *Efectos distributivos de los subsidios en el Ecuador*. Informe anual, MIES, Departamento de Estadística, Quito.
- Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica. (2019). Obtenido de <https://www.ambiente.gob.ec/eliminacion-de-subsidios-a-la-gasolina-y-el-diesel-es-un-aporte-par-a-mitigar-el-cambio-climatico/>
- Moya Correa, P. V. (2019). “Análisis comparativo del subsidio a los combustibles en época de bonanza y crisis petrolera en el Ecuador, periodo 2011-2018”. 82. Obtenido de <https://1library.co/document/zlgrerry-analisis-comparativo-subsidio-combustibles-bonanza-petrolera-ecuador-periodo.html>
- Muños, F. (2018). Subsidios a los combustibles en Ecuador: elementos y dimensiones para una discusión argumentada. Obtenido de FRIEDRICH EBERT STIFTUNG ECUADOR, 20. Recuperado el 09 de 04 de 2019
- Negrete, J. (2021). *Expreso*. Obtenido de <https://www.expreso.ec/actualidad/economia/precio-galon-gasolina-super-llega-3-52-noviembre-2021-115483.html>
- Olarreaga, M. (2000). La nueva agenda del comercio de la OMC.
- Olier , E. (2014). La economía del bienestar, el estado del bienestar y la economía real. *Dialnet*(8), 183. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4690128>
- OPEP. (2009). Perspectiva Petrolera Mundial. Obtenido de <https://www.preciopetroleo.net/opec2009.html>
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). (2019). UPDATE ON RECENT PROGRESS IN REFORM OF INEFFICIENT FOSSIL-FUEL SUBSIDIES THAT ENCOURAGE WASTEFUL CONSUMPTION. Obtenido de <https://www.oecd.org/fossil-fuels/publication/OECD-IEA-G20-Fossil-Fuel-Subsidies-Reform-Update-2019.pdf>
- Ospina , P. (Abril de 2015). Crisis y tendencias económicas en el Ecuador de Rafael Correa: informe de coyuntura. *Repositorio Institucional del Organismo de la Comunidad Andina, CAN*, 7-11. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/4406>
- Ovalle, C. (2019). Alcances y diseño de la investigación. 29. Obtenido de <https://docplayer.es/106942530-Alcances-y-diseno-de-la-investigacion.html>
- Peralta, T. (2018). Análisis histórico de las refinerías del Ecuador -como parte del sector estratégico-, para el desarrollo económico del país. *UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS*, 58. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/34409/1/PERALTA%20CARDENAS.pdf>

- Petroecuador. (2015). *40 años construyendo el desarrollo del país*. Obtenido de <https://www.eppetroecuador.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/40-A%C3%B1os-Constuyendo-el-Desarrollo-del-Pa%C3%ADs.pdf>
- Petroecuador. (2019). *Estructura de Precios 2019*. Obtenido de <https://www.eppetroecuador.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/06/ESTRUCTURA-DE-PRICIOS-JUNIO-2019-MENSUAL-SNI-DEL-06-AL-12-DE-JUNIO-2019.pdf>
- Primicias. (2020). *Primicias*. Obtenido de <https://www.primicias.ec/noticias/lo-ultimo/precios-gasolina-diesel-11-octubre-2020/>
- Primicias. (2021). *Primicias*. Obtenido de <https://www.primicias.ec/noticias/economia/ejecutivo-oficializa-congelamiento-precio-gasolina/>
- Primicias. (2021). *Primicias*. Obtenido de <https://www.primicias.ec/noticias/economia/subsidio-galon-diesel-gasolina-ecuador/>
- Puig Ventosa, I., Martínez Sojos, A., Vicuña del Pozo, Z., Córdova Vela, G., & Álvarez Rivera, P. (2018). Subsidios a los combustibles fósiles en Ecuador : diagnosis y opciones para su progresiva reducción. *Olade*, 87-106. Obtenido de <https://raco.cat/index.php/Revibec/article/view/338980>
- Registro Oficial Órgano de la República del Ecuador. (2016). Registro Oficial NO. 799. Obtenido de <https://www.registroficial.gob.ec/index.php/registro-oficialweb/publicaciones/registro-oficial/item/8158-registro-oficial-no-799.html>
- Reglamento de regulación de precios de Derivados de Petróleo. (2015). Reglamento de regulación de precios de Derivados de Petróleo. Obtenido de <https://www.controlhidrocarburos.gob.ec/wpcontent/uploads/MARCO-LEGAL-2016/Registro-Oficial-73-DecretoEjecutivo-338.pdf>
- Rojas Soriano, R. (2013). *Guía para realizar investigaciones sociales*. Obtenido de <https://raulrojassoriano.com/cuallitlanezi/wp-content/themes/raulrojassoriano/assets/libros/guia-realizar-investigaciones-sociales-rojas-soriano.pdf>
- Rubio Flores, K. (2021). Análisis sobre el impacto económico por la eliminación del subsidio a la gasolina en el Ecuador. 42. Obtenido de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/16127/1/T-UCSG-PRE-ESP-CFI-605.pdf>
- Sánchez, C. (2019). “El transporte terrestre y la importancia del subsidio a los combustibles en Ecuador, periodo 2013-2017. *UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS CARRERA DE ECONOMÍA*, 111. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/41283/1/T-SACHEZ%20PALOMINO%20CECILL%20VIVIANA.pdf>
- Secretaría Técnica Planifica Ecuador. (2013). El Plan Nacional para el Buen Vivir ya está disponible para la ciudadanía. Obtenido de <http://www.planificacion.gob.ec/el-plan-nacional-para-el-buen-vivir-ya-esta-disponible-para-la-ciudadania/>

- Serrano, D. (2021). *El Comercio*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/reasignacion-subsidios-combustibles-beneficio-ecuador.html>
- Sistema de Cuentas Nacionales 2008. (2016). Obtenido de <https://unstats.un.org/unsd/nationalaccount/docs/sna2008spanish.pdf>
- Suárez, M. (2021). *Gestión*. Obtenido de Digital: <https://www.revistagestion.ec/economia-y-finanzas-analisis/eliminar-los-subsidios-los-combustibles-y-proteger-los-mas-pobres-si>
- Torres, W. (2021). *Primicias*. Obtenido de Primicias: <https://www.primicias.ec/noticias/economia/banda-precios-ecuador-subsidios-combustibles/>
- Viscarra Andrade, C. (2012). ANALISIS DE LA POLITICA DE LOS PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES Y SU IMPACTO EN EL SECTOR TRANSPORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO. 142. Obtenido de <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/3918/2/TFLACSO-2012CAVA.pdf>
- Zambrano, A. (2016). LOS SUBSIDIOS Y SU IMPACTO A LA DESIGUALDAD ECONÓMICA EN EL ECUADOR, PERÍODO 2000-2014. 76. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/10852/1/ZAMBRANO%20CABEZAS.pdf>
- Zárate, C. (20 de Diciembre de 2018). *GK ESCUELA POLITICA*. Obtenido de Qué esperar tras el fin de los subsidios anunciados: <https://gk.city/2018/12/20/eliminacion-subsidio-gasolina-ecuador-economia-recortes/>

4.5 ANEXOS

v. Anexo 1

Consumo anual de combustibles periodo 2007-2021 miles de barriles

O	AÑO	SUPE	EXTRA	ECOPAIS	DIESE	GLP
	R				L	
	2007	3726,3 7	12411,3 2	0	22912,1 9	11093,3 6
	2008	4127,2 2	13421,8 9	0	23571,7 8	11389,1 6
	2009	4439,7 0	14351,2 1	0	26749,0 3	11226,4 3
	2010	4683,1 2	14758,3 2	569,25	29943,2 2	11344,6 4
	2011	5506,7 8	15980,1 4	899,44	28543,1 8	11781,6 6
	2012	5346,1 7	17176,5 8	1074,15	29251,1 8	11835,4 1

2013	5170,1 8	18630,7 1	1126,99	31940,5 9	12164,4 5
2014	5297,4 3	19303,0 5	1878,86	33542,2 1	12468,4 3
2015	5312,3 4	17638,2 7	4367,33	33093,3 4	12704,9 8
2016	4645,6 1	17767,0 1	5152,65	31202,2 5	12440,7 5
2017	4573,0 2	13633,2 9	10612,78	31339,2 1	12968,1 7
2018	4245,9 8	12501,0 8	13537,77	33015,4 0	13492,9 6
2019	2775,9 1	12999,9 5	14380,31	32962,4 2	13966,0 2
2020	2770,4 5	13020,4 7	14426,08	33063,4 6	13997,8 8

Fuente: EP PETROECUADOR

Elaborado: Por los autores

vi. Anexo 2.

Diferencia entre los ingresos y egresos respecto a la comercialización interna de combustibles

Periodo 2007-2021 en Miles de USD

Año	Diferencia	C.T. de importación	I.T. de ventas internas
2007	-\$1.426.389,99	\$2.434.862,15	\$1.008.472,15
2008	-\$1.890.940,96	\$2.877.952,11	\$987.011,15
2009	-\$1.085.359,10	\$2.239.052,89	\$1.153.693,79
2010	-\$2.017.082,48	\$3.585.990,28	\$1.568.907,80
2011	-\$2.949.875,49	\$4.407.922,22	\$1.458.046,73
2012	-\$3.405.666,64	\$5.009.427,13	\$1.603.760,49
2013	-\$3.666.852,55	\$5.510.848,91	\$1.843.996,36
2014	-\$3.899.166,04	\$6.103.382,06	\$2.204.216,02
2015	-\$1.713.057,51	\$3.787.808,72	\$2.074.751,21
2016	-\$627.707,76	\$2.331.830,88	\$1.704.123,13
2017	-\$1.122.584,69	\$2.889.276,81	\$1.766.692,13
2018	-\$1.919.520,28	\$3.925.144,27	\$2.005.623,99
2019	-\$1.232.764,81	\$3.816.052,38	\$2.583.287,56
2020	-\$389.228,70	\$2.401.982,72	\$2.012.754,02
2021	-\$1.184.567,27	\$4.333.611,90	\$3.149.044,63

Fuente: EP PETROECUADOR

Elaborado: Por los autores

AÑO	GASOLINA	DIÉSEL	GLP	Subsidios a los combustibles	Variación Porcentual %	PIB	Participación los subsidios el PIB
2007	\$590	\$1.104	\$776	\$2.470,00	-	\$51.007,78	4,84%
2008	\$967	\$1.645	\$878	\$3.490,00	41,30%	\$61.762,64	5,65%
2009	\$484	\$994	\$580	\$2.058,00	-41,03%	\$62.519,69	3,29%
2010	\$907	\$1.562	\$680	\$3.149,00	53,01%	\$69.555,37	4,53%
2011	\$1.694	\$2.199	\$1.048	\$4.941,00	56,91%	\$79.276,66	6,23%
2012	\$2.095	\$2.550	\$953	\$5.598,00	13,30%	\$87.924,54	6,37%
2013	\$2.083	\$2.888	\$954	\$5.925,00	5,84%	\$95.129,66	6,23%
2014	\$1.939	\$2.638	\$906	\$5.483,00	-7,46%	\$101.726,33	5,39%
2015	\$761	\$1.271	\$569	\$2.601,00	-52,56%	\$99.290,38	2,62%
2016	\$327	\$645	\$484	\$1.456,00	-44,02%	\$99.937,70	1,46%
2017	\$570	\$845	\$582	\$1.997,00	37,16%	\$104.295,86	1,91%
2018	\$259	\$380	\$899	\$1.538,21	-22,97%	\$107.562,01	1,43%
2019	\$206	\$760	\$208	\$1.174,00	-23,68%	\$108.108,01	1,09%
2020	\$599			\$599,00	-48,98%	\$98.808,01	0,61%
2021	\$147	\$469	\$464	\$1.080,00	80,30%	\$106.165,87	1,02%
TOTAL	\$13.627,91	\$19.950,30	\$9.981,00	\$43.559,21			

vii. Anexo 3. Costo de los subsidios de combustible en el PIB de Ecuador periodo 2007-2021 en millones USD

Fuente: (Finanzas, 2019) (El Universo, 2021)

Elaborado: Por los autores