

## ¿El aumento del precio de la gasolina es inflacionario?

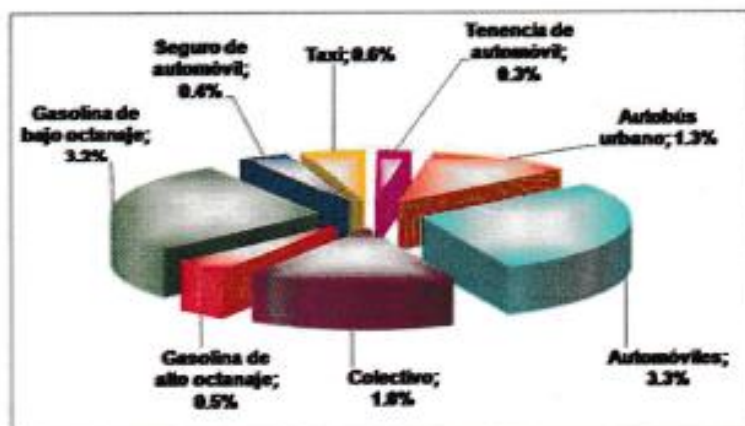
Con frecuencia leemos en los diarios la frase "gasolinazo" cuando sube el precio del hidrocarburo, en la mente de los ciudadanos priva la idea de que el alza de su precio genera presiones inflacionarias. Dicha idea se sustenta en la siguiente secuencia de eventos: al aumentar el precio de la gasolina, por una parte, incide en el alza del precio del transporte de taxis y colectivos que utilizan gasolina (otros ocupan gas LP), por otra parte, incrementa el costo de la producción de bienes y servicios que emplean a la gasolina como insumo, pero sobre todo por el alza de su costo de transportación.

Sin embargo, la idea de que el aumento del precio de la gasolina provoca inflación se ha magnificado más en la mente de las personas que en términos efectivos y a pesar de su relevancia es escaso el número de artículos científicos que lo tratan, así que a través de estas líneas nos proponemos demostrar que el denominado gasolinazo es una exageración, ya que en realidad ocurre un cambio en las expectativas de los agentes económicos que podría ser neutralizado con un acuerdo como el ocurrido en 1987 con los Pactos Económicos, a fin de reducir la inflación inercial.

En primer lugar, según la encuesta ingreso gasto de los hogares elaborada por el INEGI se conoce que el gasto de las familias, en los ámbitos rural y urbano, se destina principalmente a erogaciones relacionadas con la vivienda (26%), con el consumo de alimentos, bebidas y tabaco (23%), con el transporte (13%) y con la educación (12%). Destaca el hecho de que 13 pesos de cada 100 se destinen a transporte, por lo que podría argumentarse que el aumento del precio de la gasolina es inflacionario. Sin embargo, considere que el transporte foráneo emplea diesel y el metro ocupa energía eléctrica.

Asimismo, dentro del rubro transporte la mayor parte del gasto se destina a la compra de autos, seguros y el pago de tenencia (4.1%). Respecto al gasto total el de gasolina de bajo octanaje sólo representa el 3.2 por ciento, la de alto octanaje el 0.5 por ciento, gasto similar en taxi, el transporte colectivo 1.8 por ciento y el autobús urbano el 1.3 por ciento.

Gráfica 1. Ponderadores seleccionados Sector Transporte

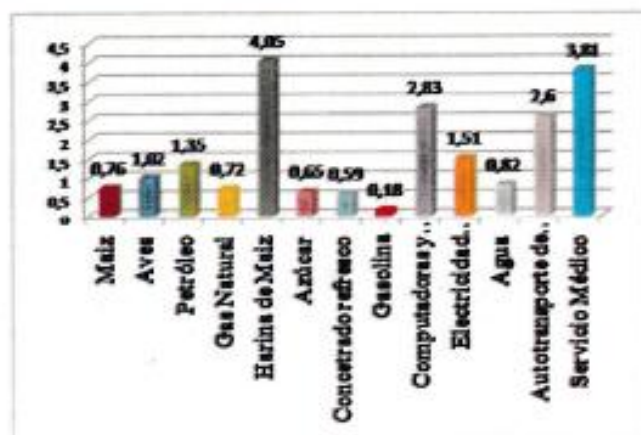


Fuente: Elaboración propia con datos de Banco de México

En segundo lugar, el índice de precios al productor de bienes intermedio, elaborado por el Banco de México como una herramienta para anticiparse a presiones inflacionarias, debido a que puede identificar "focos de origenación" del proceso inflacionario y ver cómo puede desplazarse a la cadena productiva, revela que hay insumos más importantes en ponderación que los de la gasolina, ya que ésta sólo participa con 18 centavos de cada cien pesos gastados por los productores en materias primas, tal es el caso de la harina de maíz (4%), el auto transporte de carga (2.6%, menos el efecto que los tráileres y la maquinaria empleada en el sector construcción emplean diesel), los accesorios para computadoras, el agua, entre otros.

En lo que compete al índice de precios al productor, pero ahora de bienes terminados, resalta la importancia del gasto en taxis y autobuses, de cada 100 pesos se gastan dos pesos para el primero y un peso para el segundo, lo que podría sugerir que cada vez que se incrementa el precio de la gasolina deberían transmitir su efecto a la tarifas, pero esto

Gráfica 2. Ponderadores bienes intermedios seleccionados



no sucede porque las tarifas del servicio público están reguladas por la Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI), así que un aumento en el precio de la gasolina sí afecta a este sector, pero los consumidores finales no lo resienten debido a la fijación de precios impuesta por el gobierno federal.

En tercer lugar, los precios de la gasolina en México no los determina el mercado a través de las fuerzas de la oferta y la demanda del hidrocarburo; por el contrario, los fija el gobierno federal a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP).

Este es el motivo de la existencia de un diferencial entre el precio de la frontera norte y el resto del país, cuyo origen se fundamenta en la obtención de una mayor recaudación vía clientes no mexicanos. Su implicación en materia inflacionaria es relevante, ya que la variación de los precios internacionales de gasolina pudiera incidir para que los precios bajaran o subieran siguiendo los mercados internacionales beneficiando al consumidor final o a las finanzas públicas, ya que al ser inelásticos el impuesto incrementa los ingresos fiscales.

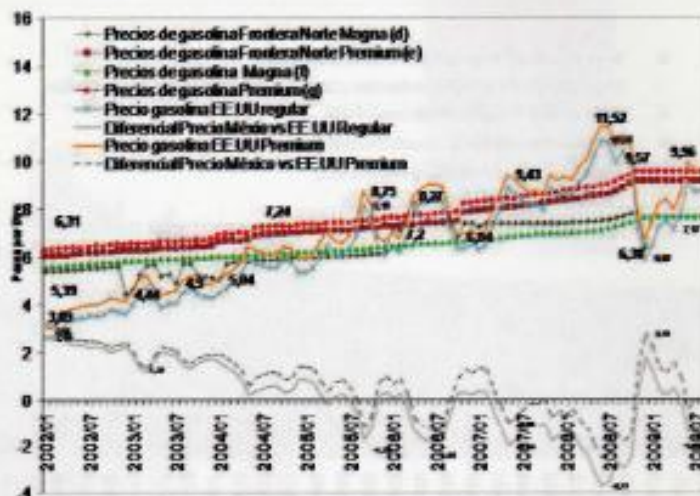
Fuente: Elaboración propia con datos del Banco de México



Sin embargo, lo que parece correcto se convierte en algo pernicioso, hoy en día la desviación de los precios nacionales de la gasolina respecto a los internacionales han incidido para que los millones de automovilistas se beneficien con el subsidio a la gasolina, pese a que el 65 por ciento del gasto lo realiza el 20 por ciento de las familias con mayores ingresos; por lo que deberíamos preguntarnos si en México nos podemos dar la libertad de subsidiar a las familias que no lo necesitan, ya que 1 de cada 2 mexicanos padece algún grado de pobreza.

Fundamentada en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la SHCP determina el precio de la gasolinas y el diesel considerando 3 factores, a saber: la inflación esperada, las cuotas a su venta final (36 centavos por litro magna, 43.92 premium y 29.88 diesel) y las cuotas a nivel nacional (2 centavos por litro de magna, 2 para premium y 1.66 para Diesel). De hecho, es la segunda nación con el menor precio de la gasolina, después de Venezuela que desde hace diez años no ha variado sus precios; a pesar que importamos el 36 por ciento de la gasolina que consumimos.

Gráfica 3. Precio de gasolina Magna y Premium para Frontera Norte, resto del país y Estados Unidos, 2002-2009



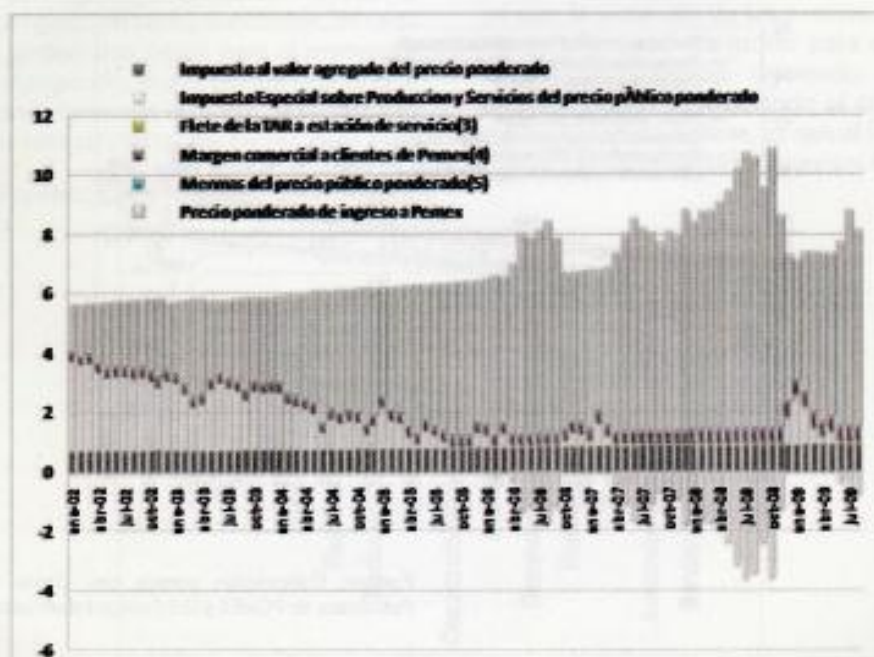
Fuente: Elaboración propia con datos de Indicadores Petroleros de PEMEX y U.S Energy Information Administration

El modelo de precios mexicano de gasolina se encuentra conformado por los siguientes rubros: impuesto al valor agregado del precio ponderado (15% para estados no fronterizos y 10% para fronterizos); impuesto especial sobre productos y servicios del precio ponderado (la diferencia entre el precio al público, antes del IVA y la comisión al distribuidor, y el precio del productor), el costo de transportación de las terminales de almacenamiento a las estaciones de servicio, el margen comercial a clientes de PEMEX, las mermas del precio público ponderado (0.74% del precio al público sin cuota, menos el IVA y el margen comercial a la estación de servicio) y el precio ponderado de ingreso a PEMEX.

Finalmente se realizó un modelo econométrico de vectores autorregresivos para medir estadísticamente el efecto que causa el alza del precio de la gasolina en la inflación general, se buscó que las variaciones del precio de ambas gasolinas tuviera una relación directa con la inflación, lo que permitió concluir que las variaciones de los precios de las gasolinas no causan inflación. Esto se demostró con una prueba estadística denominada causalidad de Granger, la que permite identificar las relaciones de causalidad entre las variables.

En conclusión el "gasolinazo" no es del todo real con base en la información estadística y el modelo econométrico estimado, ya que los efectos directos son limitados y más bien es la sobrerrelación de los

Gráfica 4. Precio Gasolina Magna



Fuente: Elaboración propia con datos del Sistema de Información Energética



agentes económicos la que produce un cambio en las expectativas y preferencias, generando de **manera indirecta presiones inflacionarias en la economía**. Lo anterior, se apoya con el hecho de que el consumidor sólo destina 3.7 pesos de cada cien al consumo de gasolina, pero debido a que la demanda de gasolina es inelástica se gasta más en esta fuente energética y se sustituye el consumo en otros bienes. Por su parte, los productores sólo gastan 18 centavos de cada 100 pesos en gasolina. Si bien la variación del precio del hidrocarburo en condiciones de mercados competitivos sería **inflacionaria y deflacionario cuando los precios bajan**, en México el control de precios genera

distorsiones al alza, ya que esa brecha es subsidiada por el gobierno de manera considerable y en el largo plazo insostenible, por lo que el incremento en la gasolina y el diesel debe ser gradual hasta llegar a los referentes internacionales y en ese momento dejar los precios de la gasolina al libre **juego del mercado, para que su precio refleje la escasez relativa del recurso de manera conjunta con un acuerdo nacional que rompa la inercia inflacionaria de los energéticos**.



Mtro. Pablo López Sarabia

Mtro. Miguel Cervantes Jiménez

Alumna Jocelyne Montiel Alejo

Departamento de Economía y Finanzas

# *¡Viviendo los Negocios!*



Boletín de la División de Negocios

Campus Estado de México

Mes: Octubre

No. 11

**DN**