



UNIVERSIDAD DEL SURESTE

“PASIÓN POR EDUCAR”.

“PROYECTO”

LICENCIATURA EN ADMINISTRACION DE EMPRESAS

Asignatura:

SEMINARIO DE TESIS

PRESENTA

RONAL JOSMAR MARTINEZ SOLANO

BAJO LA DIRECCIÓN DE:

Mtro. Iván Alberto Morales Ocaña

VILLAHERMOSA, TABASCO, MARZO DEL 2021

VARIACION DEL DESAUMENTO Y AUMENTO DE LA GASOLINA

Uno de los temas más discutidos y comentados en los últimos años es el incremento de la gasolina y la reacción que ha provocado en distintos sectores de la población.

Es importante primero dimensionar la naturaleza de la medida, cuáles son los efectos de la misma y la forma en que se adoptó su ejecución. Ésta es, como muchísimos otros ejemplos recientes, una política pública con una idea central correcta, pero mal diseñada, mal ejecutada, con una pésima medición de los tiempos y peor comunicada.

Pero, sobre todo, lo que más afecta la presentación de ésta y otras medidas que el gobierno adopta es, invariablemente, el tamiz de la corrupción y el dispendio a través del cual los ciudadanos apreciamos las decisiones de gobierno.

Si en situaciones de normalidad los incrementos en impuestos o de los costos de los servicios que otorga el Estado siempre son mal recibidos; más lo son cuando desde la sociedad existe la percepción, absolutamente fundada en la realidad, que la corrupción merma la utilización de los recursos públicos, generando afectaciones a la sociedad, sin que exista la menor posibilidad de castigo real a quienes incurren en estas conductas.

Un problema fundamental en relación con este incremento se refiere al completamente falso e inadecuado manejo que se le quiso dar desde el gobierno a la reforma energética, como si de la misma dependiera el que no se volvieran a presentar incrementos en el precio de la gasolina; cuando en los hechos uno de los ejes centrales de la misma tenía que ver precisamente con eliminar el subsidio a los combustibles, que no sólo es inadecuado porque se canalizan más recursos que benefician directamente a los sectores de mayor ingreso, sino que, además, en las condiciones actuales de endeudamiento y déficit del sector público, dicho subsidio es insostenible.

Sin embargo, particularmente por el impacto claramente inflacionario que tiene un incremento al combustible, el cual afecta evidentemente no sólo a los propietarios de automóviles, sino a la totalidad de la cadena de suministro y por ello los precios generales de la economía; el modelo de ejecución debió haber considerado todos los factores que provoca la medida y sus impactos colaterales.

En el caso de los combustibles en México, la ineficiencia para aprovechar la enorme cantidad de recursos que sean canalizados para inversión en el sector energético, (3% del Producto Interno Bruto en los últimos años), sumado a la falta de definiciones y de decisiones políticas de las últimas administraciones, ha llevado a un sistema en el que la producción de crudo se deteriora de manera consistente y simultáneamente la dependencia a la importación de gasolina, provoca una mayor vulnerabilidad.

En casos como este, la recomendación técnica es establecer pisos y techos de movimiento de los precios al público. Con ello, se disminuye el efecto potencialmente positivo de reducción en momentos de caída de los precios, pero se evitan disparos al alza como los que hoy se presentan.

Hoy no pagamos el costo de la reforma, sino que pagamos el costo de realizarla con décadas de demora.

Si bien la argumentación es que el efecto sobre la inflación será acotado, conviene recordar que el comportamiento de la inflación tiene un componente profundamente conductual.

En el estudio *Inflation Targeting and Behavioural Economics*, de Martina Vránková, se muestra cómo las expectativas de inflación inciden sobre el comportamiento final de la

misma; particularmente en economías cuyos bancos centrales han establecido metas anuales de inflación anual parámetros hacia arriba o abajo, como ocurre en México.

El estudio demuestra cómo distintos factores llevan a que las personas tomemos decisiones con fundamento en percepciones del potencial movimiento esperado de la inflación. Fenómenos como el que hoy afecta a México a partir del incremento las gasolinas tendrá claramente un efecto en la percepción y en las decisiones consecuentes de los agentes económicos, lo que provocará un efecto inflacionario real mayor al que técnicamente se supone.

En este tipo de contextos, las personas toman decisiones como si la inflación pudiera ser aún mayor y eso genera, en una suerte de profecía auto cumplida, incrementos mayores en los precios de distintos productos y servicios.

En la justificación, se responde a lo siguiente:

- ¿Cómo se relaciona la investigación con las prioridades de la región y del país?

En efecto, la regionalización de la elasticidad precio de la demanda tiene implicaciones no sólo en el ámbito de la política fiscal federal sino también en el de ingresos fiscales por participaciones federales a los estados y municipios. Además de esto, el ajuste en los precios de la gasolina puede influir en las ventas y el empleo del sector gasolinero. El impacto fiscal incumbe tanto a la SHCP como a las tesorerías y secretarías de finanzas de todas las entidades federativas y de todos los municipios mexicanos. El efecto sobre las ventas y el empleo ha de importar a los propios expendedores de gasolina y a su agencia de representación: la Organización Nacional de Expendedores de Petróleo (Onexpo).

- ¿Qué conocimiento e información se obtendrá?

Porque el precio de la gasolina aumenta año con año y cómo puede afectar tanto en el factor económico y a la población

- ¿Cuál es la finalidad que se persigue con el conocimiento que brindará el estudio?

Tener una mejor comprensión sobre el increíble aumento que tiene cada año la gasolina llevando a cabo una utilidad para mejorar la calidad de vida y que muchos puedan entender porque pasa esa variación de precio dándolos a conocer los diversos factores.

- ¿Cómo se diseminarán los resultados?

Dándole a cada interrogante un significado y para cada pregunta que las personas tengan acerca del tema.

- ¿Cómo se utilizarán los resultados y quiénes serán los beneficiarios?

Es un beneficio para toda la región y país saber cada uno de los interrogantes que suceden en nuestro entorno.

BIBLIOGRAFIAS

http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-73722008000100005

Semarnat (Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales) (2015), Compromisos de mitigación y adaptación ante el cambio climático para el periodo 2020-2030, presentación realizada en la Secretaría de Relaciones Exteriores por la Semarnat, marzo de 2015, disponible en:

http://www.inecc.gob.mx/descargas/difusion/2015_mex_indc_presentacion.pdf [fecha de consulta: 30 de enero de 2016].

Sener (Secretaría de Energía) (2015), Balance nacional de energía 2014, Ciudad de México: Sener.

Shiftan, Y., M.Ben-Akiva, G.De Jong y S.Hakkert (2002), "Evaluation of Externalities in Transport Projects", *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 2(3/4), pp. 285-304.

Antón-Sarabia, A. y F. Hernández Trillo (2014), "Optimal Gasoline Tax in Developing, Oil-Producing Countries: The Case of Mexico", *Energy Policy*, 67, pp. 564-57

Bemelmans-Videc, M.L., R.C. Rist y E.O. Vedung (eds.) (2011), *Carrots, Sticks, and Ser-mons: Policy Instruments and Their Evaluation*, New Jersey: Transaction Publishers

Christiansen V. y SmithS. (2012), "Externality-Correcting Taxes and Regulation", *The Scandinavian Journal of Economics*, 114(2).

Davis, L.W. (2017), “Saturday Driving Restrictions Fail to Improve Air Quality in Mexico City”, *Scientific Reports* 7.

Davis, L.W. (2008), “The Effect of Driving Restrictions on Air Quality in Mexico City”, *Journal of Political Economy*, 116(1).

DOF (Diario Oficial de la Federación) (2014), Programa Especial de Cambio Climático 2014-2018, 28 de abril, disponible en:

http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5107404&fecha=28/08/2009 [fecha de consulta: 7 de marzo de 2016].

Gaceta Oficial de la Ciudad de México (2016), Aviso por el que se da a conocer el Programa de Contingencias Ambientales Atmosféricas en la Ciudad de México, 27 de diciembre, núm. 230.

Gallego, F., J.P.Montero y C.Salas (2013), “The Effect of Transport Policies on Car Use: Evidence from Latin American Cities”, *Journal of Public Economics*, 107, pp. 47-62.

Gwilliam, K. (2013), “Cities on the Move: Ten Years After”, *Research in Transportation Economic*, 40(1), pp. 3-18.

Hoy No Circula (2017), disponible en: <http://www.hoy-no-circula.com.mx/> [fecha de consulta: 24 de agosto de 2017].

IBM (2010), The Globalization of Traffic Congestion: IBM 2010 Commuter Pain Survey, disponible en: <http://www-03.ibm.com/press/us/en/pressrelease/32017.wss> [fecha de consulta: 2 de febrero de 2016].

INE (Instituto Nacional de Ecología) (2011), “Cuarto almanaque de datos y tendencias de la calidad del aire en 20 ciudades mexicanas (2000-2009)”, Ciudad de México: INE/Semarnat.

INECC (Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático) (2015), Inventario nacional de emisiones, Ciudad de México: INECC, disponible en: http://www.inecc.gob.mx/descargas/cclimatico/2015_inv_nal_emis_gei.pdf [fecha de consulta: 5 de febrero de 2016].

ITDP (instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo) (2012), La importancia de reducción del uso del automóvil en México: Tendencias de motorización, del uso del automóvil y de sus impactos, Ciudad de México: ITDP/Embajada Británica, disponible en: <http://www.mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Importancia-de-reduccion-de-uso-del-auto.pdf> [fecha de consulta: 17 de enero de 2016].

Meade, E. James (1952), “External Economies and Diseconomies in a Competitive Situation”, *The Economic Journal*, 62(245), pp. 54-67.

Oliva, P. (2015), “Environmental Regulations and Corruption: Automobile Emissions in Mexico City”, *Journal of Political Economy*, 123(3), pp. 1-50.

Pigou, A. Cecil (1946), *La economía del bienestar*, Madrid: Aguilar.