

2024-12-23

¿Por qué México tiene la gasolina más cara?

Autor: Ramsés Pech

Género: Nota Informativa

<https://www.milenio.com/opinion/ramses-pech/columna-ramses-pech/por-que-mexico-tiene-la-gasolina-mas-cara>

En la actualidad, se consumen en forma diaria aproximadamente 28 a 30 millones de barriles de gasolina (4,550 a 4,770 millones de litros) en todos los vehículos que se encuentran circulando en el mundo.

Los Estados Unidos son los principales consumidores de este derivado de combustible fósil en el mundo, con un promedio diario de 8.8 a 9 millones de barriles diarios (1,400 a 1450 millones de litros), seguidos por China, con 3.30 millones; Brasil, con 1.02 millones; Rusia, con 870 mil; India, 810 mil; Canadá, 800 mil; Japón, 780 mil; México, 760 mil; Indonesia, 600 mil; y Arabia Saudita, 510 mil. Estos son los países que tienen mayor demanda a nivel mundial.

Al analizar estos países en función del volumen consumido y el precio final, podemos determinar que la gasolina más cara de estos, la posee México y que ha aumentado su valor en forma anualizada.

El precio en México, durante el mes de noviembre y según el tipo de cambio promedio observado con relación al peso al dólar, se ha registrado un valor de 23.62 pesos por litro en la estación de servicio, seguido de Japón con 23.42, India 22.80, Canadá 22.60, Brasil 21.18, Estados Unidos 16.49, China 16.29, Indonesia 12.83, Arabia Saudita 12.62 y Rusia 11.61.

En la actualidad, el mercado de los combustibles se encuentra abierto pero controlado, y el precio final al consumidor depende de la decisión que la SHCP tome en forma semanal, a qué porcentaje de estímulo puede otorgar. Esto depende del precio del barril y de los precios de referencia que hay en los mercados de Estados Unidos y México. Una norma observada, no escrita, indica que cuando existe un precio de barril elevado, existe un estímulo; no obstante, en caso de ser bajo, no se aplica la ayuda al consumidor.

El precio unitario final al consumidor, y considerando los datos de Profeco y en que cada semana realizan la revisión de precios; podemos determinar que el 40% del costo está relacionado con los impuestos (16 % IVA, y un 24 % IEPS); y el 52% refiere al costo de venta en la terminal de almacenamiento y despacho, a donde llega el producto refinado por parte de Pemex o las importaciones realizadas por la empresa estatal o por privados; y por último con un 8 %, es el indicador de ganancia (utilidad bruta) de las estaciones de servicio, y a lo cual debemos de considerar de este porcentaje un 2 %; refiere a la utilidad neta que tiene éstas después de los costos operativos y administrativos que se incurren.

Con información proporcionada por la Secretaría de Energía, en el balance energético correspondiente al año 2018 a 2023, el precio al consumidor, se incrementó de 18.49 pesos por litro a 22.37 pesos. Pero al revisar los datos a la primera semana de enero de 2024, se encontraba en 22.99 pesos, aumentando su valor al mes de noviembre en 24.43 pesos; es decir, un aumento de 1.44 pesos. Esto se debe, principalmente, al escaso estímulo al consumidor a través de la reducción del IEPS, y que se paga por cada litro despachado.

En 2024, el IEPS cobrado al consumidor en cada litro de gasolina, el promedio observado de enero a noviembre por litro fue de 5.78 pesos y para 2025, de acuerdo con los ingresos esperados en la ley de ingresos para este año, podría estar entre los 6.00 y 6.20 pesos. Esto indica que el impuesto es alto.

En el año 2024, la recaudación correspondiente al IEPS, basado en el Acuerdo de Cuotas a los combustibles en la ley de ingresos, espera una recaudación de alrededor de 370 a 390 mil millones de pesos, el más elevado desde la

entrada en vigor del impuesto, a raíz de lo establecido en la reforma energética del año 2013. El total recaudado del IEPS, el 92 % es asignado a la parte federal, y un 8 % a la parte estatal. Para el año 2025, se prevé que pueda alcanzar los 435 mil millones de pesos, y los cuales, hasta el momento, no se dispone de una etiqueta específica de su uso en la parte para el mejoramiento del aire, infraestructura carretera, o simplificar la quema de los combustibles derivados del petróleo crudo. Cabe señalar que este impuesto se considera un ingreso para el país.

México tiene la gasolina más cara que otros países de mayor demanda, y donde éste ocupa el octavo lugar, y al comparar con el mercado de su mejor socio comercial, los Estados Unidos, tiene un sobre costo al mes de noviembre de 8.43 pesos por litro al consumidor final en la bomba de la estación de servicio. La disparidad de costos se caracteriza principalmente por los impuestos en el orden de los 7.5 pesos. Además que refinar en México es alrededor de 3 veces más caro comparado con los Estados Unidos.

Conclusión:

El costo de la gasolina de México sí ha aumentado y esto se debe a los precios del petróleo crudo, así como a los valores negociados en la compra de esta en los Estados Unidos, y a los costos de salida de las refinerías en México. Estos valores determinan la decisión de la SHCP en forma semanal para determinar si existe o no un estímulo al consumidor respecto al cobro total del IEPS, lo cual afecta directamente al consumidor al pagar en la estación de servicio. Esta metodología implementada define al mercado mexicano como abierto pero controlado, y cuyo objetivo es mantener el precio del combustible por debajo de la inflación observada del año anterior. En el costo de cada litro, el gobierno es quien tiene el control con un 40%, y el resto depende de las variables del mercado de los combustibles. México ocupa el octavo lugar de demanda en el mundo, pero dentro de los 10 países de esta lista, se encuentra con la gasolina más alta en precio, y en relación con su vecino del norte, los Estados Unidos, tiene una diferencia del 52%, donde gran parte de este déficit se fundamenta en los impuestos tributados por México a sus consumidores finales. El impuesto que beneficia en una proporción a los ingresos del país, es el IEPS, y el cual puede representar para el 2024 en adelante, una recaudación que puede ir entre los 380 a 420 mil millones de pesos. La tendencia de esto puede ir creciendo por los incrementos realizados cada año, en función de la inflación observada en el mes de noviembre.

México no será independiente y autosuficiente en gasolina, y deberá continuar importando a esta por un periodo mayor, ante la ineficiencia del sistema de refinación actual, y que la refinería Olmeca, solo cubrirá el 21% del total de la demanda.

Además de todo lo anterior, debe tenerse en cuenta una falta real de transición energética al dejar de usar este combustible; y cuya tendencia es seguir aumentando las ventas de automóviles de combustión, incluidos los carros eléctricos híbridos. Dando lugar a un incremento en el consumo, como se indica en la Secretaría de Energía en su informe sobre el consumo de petrolíferos recientemente emitido.

La gasolina en México, la más cara entre los diez primeros de alto consumo. Esto será un hecho que continuará por un periodo mayor, debido a que hoy día existe una estabilización en cada país; a raíz de las variaciones de precios combinadas con la inflación, y que han podido estandarizar ciertos rangos que benefician al consumidor, pero siempre dejando al libre albedrío al precio final, al establecer un impuesto fijo, y no variable como el que tiene México.

¿Sería factible eliminar el IEPS? Esto podría afectar directamente a las finanzas públicas, debido a la falta de un ingreso real de dineros al país, y recurrir a la deuda para poder cerrar el déficit presupuestario que, cada año, está aumentando. ¿Qué opinas?