Sección Internacional

ASUNTOS GENERALES

Petróleo: repercusiones en la economía mundial

El conflicto petrolero hizo que los problemas de la reforma monetaria y de la Ronda Nixon en el seno del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) pasaran a segundo término en la escena internacional.

Al firmarse el 20 de octubre el acuerdo de cese el fuego entre Israel y Egipto disminuyeron temporalmente las tensiones bélicas. Empero, cinco días antes, los representantes de los estados miembros de la Organización de Países Arabes Exportadores de Petróleo (OPAEP), reunidos en Kuwait, habían discutido la forma en que podrían utilizar el hidrocarburo para modificar la favorable actitud de Estados Unidos hacia Israel.

La embestida se inició con la reducción de la producción petrolera en 5% mensualmente. Cuatro de los mayores productores —Arabia Saudita, Kuwait, Argelia y Qatar— decretaron reducciones del 10%, lo cual originaría una escasez global; antes de dicha medida, la producción mundial de petróleo tan sólo superaba en 2% a la demanda. Ocho países árabes, entre ellos Libia, Arabia Saudita y Abu Dhabi, suspendieron todas las exportaciones petroleras a Estados Unidos y, por último, Kuwait, Argelia, Irak, Abu Dhabi y Qatar extendieron el embargo a Holanda como represalia por haber ofrecido el gobierno de ese país facilidades de traslado a la emigración judía de la Unión Soviética.

Los envíos petroleros de Irán, país que continuó los suministros conforme a los intereses occidentales, no significaron más que una gota de aceite en el océano frente a la actitud de todos los países árabes. Luego de las medidas de estos últimos contra Holanda, los ministros del Exterior de los países de la Comunidad Económica Europea (CEE) iniciaron una serie de sesiones en las cuales examinarán, entre otros problemas, el de la escasez de combustible. Con la suspensión de envíos, los árabes amenazan seriamente a Rotterdam como centro petrolero de Europa. Anualmente recibe ese puesto 130 millones de toneladas de petróleo crudo, de las cuales 94.1 millones provienen de los países árabes. El Primer Ministro de Francia calificó la situación como "demasiado seria", puesto que de las refinerías de Rotterdam se distribuyen los hidrocarburos a Alemania, Bélgica y los países escandinavos.

Una comisión dirigida por el Presidente de la Comunidad Económica propuso que los estados miembros le deleguen temporalmente los poderes necesarios para regular los intercambios de hidrocarburos en el interior de la propia Comisión e impedir así que alguno de los miembros restrinja su exportación a otro, especialmente a Holanda, actitud que sería contraria al Tratado de Roma que prevé la libre circulación de mercancías en el seno de la CEE.

Los problemas provocados por la cri-

Las informaciones que se reproducen en esta sección son resúmenes de noticias aparecidas en diversas publicaciones nacionales y extranjeras y no proceden originalmente del *Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A.*, sino en los casos en que así se manifieste.

sis dentro de la Comunidad Económica han sido semejantes en todos los países miembros. En Bélgica el Gobierno estudia un plan de racionamiento. El embargo aplicado a Holanda inquieta seriamente a las autoridades, puesto que gran parte de las importaciones belgas pasan por el oleoducto que va de Rotterdam a Amberes.

La República Federal de Alemania (RFA) depende fundamentalmente del petróleo árabe. Hace diez años el 60% de la energía consumida dentro de sus fronteras provenía del carbón y el 20% del petróleo; hoy el porcentaje casi se ha invertido. Dependiente en gran medida del petróleo libio, Alemania se enfrenta a serios problemas. Las grandes compañías han aumentado el precio de la gasolina y se impuso un racionamiento del 15% en los abastecimientos de petróleo. De toda la CEE, Alemania es la más afectada con los embargos a Holanda, ya que de Rotterdam recibe más de la tercera parte de sus importaciones petroleras. En 1972, el suministro proveniente de Holanda ascendió a 38 millones de ton frente a importaciones totales de 102.6 millones de ton de crudo. El Gobierno intenta diversificar sus necesidades energéticas conservando el consumo de carbón y abasteciéndose de electricidad y gas natural de Europa oriental.

Durante todo el decenio pasado, Francia confió en el petróleo a causa de que era más barato y fácil de transportar. La extracción de carbón es costosa y cada día escasea más la mano de obra en las minas, pese a la afluencia de inmigrantes. El Ministro del Desarrollo Industrial y Científico ha tomado medidas en el dominio de la energía a corto y a largo plazo e invitó a los habitantes a hacer ahorros en el consumo de energéticos, aunque, según declaraciones del Ministro de Información, Francia se encuentra mejor que otras naciones en cuanto a existencias petroleras, ya que desde principios del conflicto ha recibido todos los envíos y varios países árabes han asegurado a las autoridades francesas que sus existencias están garantizadas. Sin embargo, como más vale prevenir que lamentar, el Gobierno ha tomado medidas restrictivas de consumo. Por otra parte el país cuenta con un programa nuclear bastante desarrollado y tiene la intención de construir una planta de uranio enriquecido como fuente de energía. También explora las posibilidades de la energía marina y solar, aunque los resultados de este esfuerzo requerirán largo tiempo para materializarse.

El Reino Unido ahora añade a sus anteriores problemas el estado de emergencia declarado por el Gobierno a causa de la escasez de energéticos. La decisión de los árabes impone al país graves dificultades, por lo cual ahora los británicos se felicitan de contar con la explotación carbonífera (aunque en estos días los mineros sostienen una huelga parcial). Albión dispone, además, de una industria atómica bastante desarrollada. Con todo, no ignora que el único camino es resistir hasta que la tecnología reduzca su dependencia respecto a los suministros del Medio Oriente. Por lo pronto, los autos lujosos han cedido el paso a los diminutos autos ingleses y los sitios tradicionales de las diversiones londinenses se encuentran sin anuncios luminosos. La experiencia ha demostrado que las riquezas contenidas en el Mar del Norte están aún muy lejanas, puesto que la explotación actual del campo Ekofisk, en el sector noruego y del campo Dan, en el sector danés, sólo llega a 50 000 barriles diarios conjuntamente. Las empresas británicas más avanzadas en la exploración no comenzarán a realizar grandes hallazgos hasta 1975.

Según los medios petroleros, las exportaciones de los países del golfo Pérsico a Italia ascendieron en 1972 casi al 64% de las importaciones totales de petróleo crudo de ese país, las cuales se elevaron a 119.5 millones de ton. Ante la magnitud de la amenaza, el Gobierno planea clausurar las gasolinerías los sábados y domingos y triplicar el peaje en las autopistas.

En Dinamarca se aumentó en 50% el precio del combustible doméstico y en 5% el de la gasolina. El Ministro de la Defensa indicó al contingente militar de la Organización del Tratado del Atlántico del Norte (OTAN) que se encuentra realizando maniobras en ese país, que no cuente con Dinamarca para el suministro de carburantes.

Los países pertenecientes a la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) también redujeron el consumo de energéticos. Finlandia decidió suspender las reexportaciones y Suiza y Austria elevaron los precios de la gasolina y el combustible. Suecia y Finlandia, como ya se dijo, salieron afectadas con el embargo a Holanda.

Japón importa el 82% de su petróleo del Medio Oriente (el 40% proviene de los países árabes). En el período de 1961 a 1971, los japoneses aumentaron su dependencia respecto al petróleo como generador de energía de 39.9% a 73.5% de las necesidades totales. Al anunciar recientemente el Gobierno que se reduciría el consumo de petróleo y electricidad en 10% en las fábricas más importantes, Japón reconoció la seriedad del boicot petrolero de los países árabes.

Cuando éstos anunciaron la reducción progresiva del 5% mensual en la producción, Japón era el país menos preparado para enfrentarse a la próxima escasez. Los observadores estiman que, como efecto inmediato de las reducciones decretadas, la producción descenderá del 6 al 8 por ciento en la industria del acero, el 10% en el cemento, del 12 al 14 por ciento en el aluminio y el 30% en el papel y pulpa. Dichas reducciones afectarán a algunas industrias secundarias como la de motores y la electrónica, de manera que las consecuencias en el volumen total de la producción industrial serán bastante severas.

Fuentes autorizadas afirman que la tasa de crecimiento económico general durante el resto del ejercicio actual (que termina en marzo de 1974) será negativa o igual a cero. Esto reducirá el crecimiento de todo el ejercicio económico (en comparación con 1972) a cerca del 6%, en contraste con las estimaciones previas que lo sitúan en 9 o 10 por ciento.

En cuanto al efecto de la crisis petrolera a largo plazo, el Gobierno estima que el PNB podría declinar catastróficamente en 5.5% en el año económico de 1974 si continúa el embargo petrolero durante todo su curso y no se realiza una sustitución masiva de fuentes energéticas. Esto haría de 1974 el año más desastroso en la historia de la economía japonesa desde fines de la segunda guerra mundial. Pero las complicaciones que desatará el embargo petrolero no se reducen a la tasa del PNB o al daño que podría acarrear a la reputación de gran dinamismo económico que tiene Japón. Probablemente destruirá el equilibrio existente entre abastecimiento y demanda, indispensable en una economía obligada a conservar un perfecto balance.

El 19 de octubre, cuando las reservas

eran suficientes para 62 días de consumo, diez embajadores de los países árabes se reunieron en Tokio con el Ministro de Asuntos Exteriores para exigir a Japón una actitud de apoyo a la causa árabe. En su respuesta el Ministro nipón declaró ser contrario a la adquisición de territorios por la fuerza, mostrando así su apoyo a los palestinos. A su vez, formuló una petición: el cumplimiento de los actuales contratos petroleros de Japón con los exportadores. Rechazó la política protectora de Estados Unidos hacia Israel y se opuso a la idea de formar un bloque de consumidores frente a los exportadores de la OPEP. Posteriormente el Gobierno de Tokio afirmó reconocer el derecho de los árabes a recuperar su territorio y ofreció participar técnica e industrialmente en el desarrollo de la región. Finalmente, tomó partido en forma decidida por la causa árabe, advirtiendo a Israel que de no abandonar los territorios ocupados desde 1967 revisará a fondo las relaciones judío-niponas, al tiempo que otorgaba un fuerte donativo económico a las organizaciones palestinas.

En el sudeste asiático, las islas Filipinas han sido seriamente afectadas por la guerra del petróleo. El presidente Marcos declaró que los árabes habían ofrecido petróleo crudo al país, a condición de que éste no se revendiera, ya refinado, a Estados Unidos, cuyas bases de abastecimiento se encuentran en territorio filipino. Los norteamericanos continuarán recibiendo petróleo de Filipinas pero al doble del precio anterior, declaró el presidente Marcos. El Gobierno inició una serie de medidas para proteger la economía: se suspendió el clima artificial, la semana se redujo a 4 días de trabajo y las escuelas se cerraron durante dos semanas.

En Tailandia se suspendió el servicio de autobuses, a la vez que el Gobierno tomó a su cargo el funcionamiento de la Oil and Fuel Organization (OFO), empresa de capital mixto, cuyo mal funcionamiento es responsable de la penuria que padece el país.

Singapur, importante centro de refinamiento, ha decidido suspender sus reexportaciones.

Varias naciones de Asia están pasando rápidamente al terreno de los productores de petróleo. Los investigadores internacionales reconocen la importancia de Indonesia como productora de petróleo crudo e innumerables compañías cuentan ya con concesiones para explorar el Mar de China meridional, el golfo de Siam y la costa de Vietnam del Sur.

En el continente americano, Estados Unidos recibió el golpe duro con el descenso de la producción de la Arabiam American Oil Company (ARAMCO) y la adopción del embargo de los envíos petroleros como represalias del rey Faisal a causa de la ayuda norteamericana a Israel. Con esas medidas, el monarca de Arabia Saudita propició el cese del fuego en la guerra de Sinaí y Golán. Hábil diplomático, el Secretario de Estado norteamericano logró que el "plan Kissinger" fuera aceptado por las partes beligerantes y acordó con el Rey saudita realizar una futura reunión con los representantes de los grandes productores, los consumidores occidentales y Japón.

Posteriormente el rey Faisal elevó la participación de su país en las empresas petroleras del 25 al 51 por ciento. La poderosa ARAMCO será en 51% propiedad de Arabia Saudita, cuyas reservas monetarias, depositadas en la banca de Estados Unidos, el Reino Unido, Francia y Suiza, ascenderán de 4 500 millones de dólares a 20 000 millones en 1975, en el peor de los casos y suponiendo que mantenga una reducción del 25% en la producción de crudo.

Pese a que Estados Unidos es el mayor productor de petróleo en el mundo —470.6 millones de ton en 1972 o el 18% del total mundial— se ve obligado a importar algo más de una tercera parte de los 17 millones de barriles que consume diariamente, aunque de esa parte sólo un 11% provienen de los países árabes.

Algunos observadores creen advertir una oportunidad para que Estados Unidos desarrolle otras fuentes energéticas, pero los propios norteamericanos reconocen la gravedad de la situación cuando declaran que "bajo óptimas condiciones llevará más de 15 años a Estados Unidos lograr ser autosuficiente en materia de energéticos".

A mediados de noviembre, la escasez, que se había dejado sentir desde meses atrás, obligó al presidente Nixon a declarar el estado de crisis en todo el país. En su reciente mensaje sobre energéticos, el Presidente afirmó que las existencias de hidrocarburos durante el próximo invierno escasearán de un 10 a un 17 por ciento respecto a la demanda prevista. La "petropolítica" del Medio Oriente arrebata al país dos millones de barriles diarios cuando más los necesita.

En su mensaje, el presidente Nixon hizo un llamado a la población norteamericana para que reduzca al máximo el gasto de hidrocarburos; con esas medidas y una mayor extracción de los pozos petroleros de las reservas federales de Elk Hills, en California, y un mayor consumo de carbón por parte de algunas industrias, la administración confía en salir adelante "por lo menos en teoría". El mandatario norteamericano subrayó la importancia de acelerar la construcción del oleoducto de Alaska y antes de concluir anunció la formación de lo que se llamará Administración de la Investigación y el Desarrollo de la Energía, para contar con un organismo dirigido a lograr la autosuficiencia del país en cuanto a energéticos en 1980 por medio de la exploración y el desarrollo de todas las posibles fuentes energéticas, como son la energía solar y la marina. El programa llevará el nombre de "Proyecto Independencia".

A mediados de noviembre un magnate petrolero declaró que de siete a ocho millones de norteamericanos podrían quedar desocupados varios meses a causa de los embargos petroleros de los árabes. El presidente de una poderosa compañía petrolera afirmó, durante una conferencia dictada en la universidad de Austin, Texas, que la crisis no es seria, sino catastrófica y que "obligará al norteamericano a cambiar todos sus hábitos de vida. La pérdida de los dos millones de barriles diarios, provenientes antaño de los países árabes, provoca escasez de productos destilados. En el caso del diesel y el queroseno, el faltante es del 11% de la demanda. En cuanto al combustible para calefacción, el déficit asciende al 15%. Otros faltantes son los siguientes: combustible residual —utilizado en instalaciones eléctricas e industriales, así como para calentar grandes edificios— 13%; carburante para avión, 13%, y gasolina para autos, 7 por ciento.

El presidente Nixon afirmó que el país cuenta con la tecnología nuclear más avanzada de todo el mundo y que tiene enormes reservas de gas y carbón. Empero, a los economistas no les dijo nada el mensaje presidencial en cuanto a la disminución que sufrirá la producción de la industria y el daño que recibirán las

Las empresas transnacionales: paraísos de felicidad y otros juegos

MIGUEL S. WIONCZEK

Todo en escala mundial funcionaba de manera muy elegante hasta que, hace unos cinco años, el entonces presidente de Colombia, Carlos Lleras Restrepo, recibió un informe de sus asesores económicos muy difícil de explicar. Por un lado, la gran mayoría de las filiales de las grandes empresas extranjeras radicadas en su país mostraba pérdidas en sus declaraciones fiscales año tras año; por otro, el número de adquisiciones de empresas nacionales por sus competidoras extranjeras crecía continuamente. Como el presidente Lleras no entendía esta situación aparentemente paradójica, ordenó a sus asesores que investigaran el caso. Los resultados fueron tan sorprendentes que dieron origen en América Latina a toda una nueva ciencia: la investigación de la vida privada de las empresas transnacionales.

Los estudios hechos en Colombia comprobaron que, primero, los estados de pérdidas y ganancias de las empresas extranjeras en cuestión no eran falsificados; segundo, en términos contables, las mismas "perdían dinero"; tercero, las casas matrices tenían ganancias muy considerables, procedentes de sus operaciones en Colombia, y, cuarto, no existía ninguna base legal para acusar a las sucursales extranjeras en Colombia de evasión fiscal y otras prácticas prohibidas por los códigos civiles o penales del país.

Los estudios colombianos y los trabajos semejantes emprendidos posteriormente en otros países de América Latina han demostrado que la minimización de las ganancias al nivel de una sucursal o una filial de una corporación transnacional y la maximización de las ganancias, al nivel de la casa matriz de un sistema transnacional en su conjunto, es un fenómeno que ocurre constantemente en un gran número de países (incluyendo los industrializados).

A fin de que este juego dé resultados convenientes para una empresa transnacional se necesitan cumplir en el país receptor las siguientes condiciones básicas: *a)* la presencia de un fuerte marco de protección arancelaria; *b)* la falta de tecnologías propias; *c)* la legislación anticuada e *ipso facto* generosa en el campo de la propiedad industrial (patentes y marcas); *d)* personal aduanal mal preparado que acepta como válida, sin reservas, cualquier factura de

Nota: este artículo apareció originalmente en el diario *Excélsior* de la ciudad de México el 12 de noviembre de 1973.

importación y exportación, y *e)* administración fiscal desprovista de los conocimientos sobre el *modus operandi* de las transnacionales.

Del lado de la corporación transnacional son necesarias las siguientes condiciones: *a)* funcionamiento simultáneo en un número razonable de los países; *b)* participación considerable, aunque no predominante, en los mercados servidos por sus sucursales; *c)* concentración de la investigación tecnológica en el país de la casa matriz; *d)* control de los puestos ejecutivos financieros de cada sucursal por gente de plena confianza, preferentemente nacionales del país de origen de la empresa; *e)* un buen conocimiento de las ventajas y desventajas de los regímenes fiscales, en escala mundial,y *f)* presencia de una oficina en uno de los tantos "paraísos fiscales" (un país pequeño o una islita de reciente independencia).

En el mundo real de nuestros días, ambos conjuntos de las condiciones arriba mencionadas se cumplen con suma frecuencia. En los países del Tercer Mundo, el primer conjunto de condiciones está presente casi siempre. Todo esto permite a las transnacionales hacer sus juegos dentro de una legalidad nacional e internacional perfectas. Estos juegos consisten en:

1) Sobrefacturación de las exportaciones de bienes de capital, materias primas y productos intermedios enviados de la casa matriz a sus sucursales.

2) Subfacturación de las exportaciones de productos terminados en el comercio *dentro* de la empresa transnacional (tanto de una sucursal a la casa matriz como entre las sucursales del mismo sistema).

3) Fijación en niveles excesivos, y con poca relación con los "precios de mercado", de los pagos de las sucursales a la casa matriz por cuenta de préstamos internos dentro del sistema global, de las regalías sobre el uso de la tecnología y las marcas, y la llamada asistencia técnica.

4) Registro en masa de las patentes y marcas en el país receptor de la gran inversión extranjera, con el fin de reservar los mercados para las casas matrices y no con el de usar estos conocimientos para la producción en el país donde se registra la propiedad industrial extranjera.

5) Defensa del derecho al secreto acerca de las actividades de las sucursales en los países en que operan, y

6) Uso, como intermediarios, de los "paraísos fiscales" y de aquellos países con legislación bancaria que ofrecen la garantía del secreto completo, a la suiza.

La evidencia empírica de estos juegos transnacionales es más que suficiente para comprobar su frecuencia. Las importaciones de bienes de capital, productos intermedios y materias primas suelen estar sobrefacturadas, en comparación con los precios internacionales, de 25 a 1 000 por ciento, dándose casos particularmente impresionantes en la industria transnacional química y farmacéutica.

A la vez, como lo demuestra un reciente estudio de una importante universidad de Estados Unidos, las exportaciones intralatinoamericanas de manufacturas producidas por las sucursales de las transnacionales se subfacturan por abajo de 40-50 por ciento de los precios internacionales. La literatura sobre la fijación arbitraria de los precios de tecnología y asistencia de toda índole, "vendidas" dentro de las corporaciones transnacionales, es muy copiosa y detallada.

Sobre la obtención masiva de patentes de los conocimientos técnicos en los países de capacidad tecnológica propia muy débil, hay bastantes estudios en Argentina y en los países andinos. Todos ofrecen pruebas —sin caer en la trampa de la palabrería demagógica— en el sentido de que se registran las patentes extranjeras con el fin de reservar los mercados de exportación para los dueños de las nuevas tecnologías. Por último, prácticamente en toda América Latina las sucursales de las transnacionales (y las empresas nacionales) no tienen ninguna obligación de publicar sus estados financieros detallados, consagrándose así su "derecho al secreto" en las legislaciones nacionales, a pesar de que tal derecho ha desaparecido en *todos* los países capitalistas avanzados.

Respecto al papel de los "paraísos fiscales" como Suiza, Panamá, Líbano e "islas menores", en el juego de las transnacionales bastan ciertos datos escuetos que circulan estos días en la sede de la Comunidad Económica Europea: en Luxemburgo existen 3 198 compañías que no practican actividades industriales ni comerciales, sino que actúan como "holding companies" de las acciones de otras empresas, y se dedican a la emisión de bonos, al manejo y obtención de patentes, al licenciamiento de la tecnología y al otorgamiento de créditos. El número de semejantes compañías (apartados postales, en muchos casos), en Suiza llegan a diez mil. En Liechtenstein hay casi 20 000. A estas cifras habrá que añadir otros miles y miles de estas empresas de membrete (llamadas en inglés *letter-box companies*) en Gibraltar, Antillas holandesas, Bahamas, Bermudas y las pequeñas islas "financieramente autónomas" de las aguas territoriales de Gran Bretaña.

A los incrédulos que tengan interés especial en conocer los juegos sutiles de las transnacionales podemos mandarles fotocopia de un muy instructivo artículo, publicado por *The Financial Times*, de Londres, a principios de septiembre, bajo el sugestivo título "Los paraísos de felicidad". Cabe preguntarse ¿es factible entonces controlar estas hazañas mediante la legislación tradicional sobre la inversión extranjera a nivel nacional?

cosechas protegidas con calefacción. Aunque estén situados al frente de la producccción petrolera mundial, los norteamericanos se enfrentan a serios obstáculos: los más enconados opositores al empleo de la energía nuclear (algunos de los científicos más destacados) ejercen su autoridad para que los trámites de aceptación sean excesivamente lentos. Y lo mismo sucede en Alemania occidental y en Japón. Aunque es factible extraer petróleo del alquitrán de arena y de la pizarra bituminosa y convertir el carbón de mala calidad en un gas poderoso, dichos métodos serían duramente atacados, puesto que requerirían el desgarramiento de grandes secciones de la corteza terrestre para obtener la materia prima. En Estados Unidos se necesitaría explotar hasta el agotamiento extensas zonas de los más bellos estados de la costa occidental para obtener las materias primas mencionadas. En otras palabras, se destruiría la ecología del país.

Probablemente las montañas Rocosas y la región canadiense de Athabasca contengan tanto petróleo como los desiertos de Arabia, pero la inversión requerida para explotarlo es de 5 000 a 7 000 millones de dólares por cada millón de barriles.

A mediados de noviembre, la escasez de energéticos en Estados Unidos obligó a los economistas a echar marcha atrás en sus predicciones para 1974. Y no eran los únicos en sumirse en sombrías meditaciones: los magnates petroleros aguardan enormes disminuciones de sus ganancias. Además, un aumento general de los precios, originado por la escasez de existencias y de productos terminados, amenaza con atizar el fuego inflacionario. Se advierte una tendencia generalizada a pensar que cualquier arreglo futuro no volverá pronto al país a la normalidad y se prevé que la economía se verá profundamente afectada durante el segundo semestre de 1974.

La crisis petrolera ha dividido al mundo en dos mitades, colocando a casi todas las naciones industrializadas en la situación más desventajosa que hayan padecido en los últimos años. La razón de que esto ocurra se encuentra, en gran medida, en la distribución del petróleo en el mundo. En efecto, si Estados Unidos y la URSS son los primeros países productores, cuando el asunto se estudia por regiones cambia el panorama, como puede comprobarse en el cuadro 1.

CUADRO 1

Regiones y países principales	*% de la producción mundial en 1972*
Medio Oriente	34.2
Orabia Saudita	10.9
Irán	9.7
Kuwait	5.8
Estados Unidos	18.0
Unión Soviética	15.1
Africa	10.8
Libia	4.1
Nigeria	3.4
Argelia	2.0
Venezuela	6.6
Otros	15.3

Industria automovilística: todo favorece a los "compactos"

Actualmente Estados Unidos es el principal productor mundial de automóviles con un monto estimado de 11.7 millones de unidades en 1973. Le siguen Japón con 4.7 millones y Alemania con 4.5 millones de automóviles. En cuarto lugar, Francia, que espera producir 3.8 millones este año, seguida por Inglaterra con 2 millones y por Italia con 1.8 millones.

En Estados Unidos, la gigantesca organización General Motors produce el 54% del total de automóviles manufacturados en dicho país, la Ford Motor Company el 30%, la Chrysler Corporation el 12%, y en último término la American Motors con el 4 por ciento.

En Japón los gigantes son Toyota y Nissan, empresas que han instalado plantas en Latinoamérica, y en plano secundario Mazda y Honda. Conviene recordar, por ejemplo, que en Perú se ensambla el Toyota Corona, de 1 700 cm^3 de cilindrada, y que en México la Nissan produce el Datsun, de 1 600 centímetros cúbicos.

En Alemania sobresale la Volkswagen-Werke, A. G., seguida muy de cerca por la General Motors de Alemania; luego, a mayor distancia, la Ford Motor Company y la Mercedes-Benz, que ocupa el primer puesto europeo como fabricante de camiones y autobuses.

En Francia destacan, en primer lugar, la Régie Renault (propiedad del Estado) y después Citröen y Peugeot.

La empresa más importante de Inglaterra es la British-Leyland seguida por la Ford, la Chrysler y la General Motors.

Por último, en Italia el predominio de la Fiat es casi total, aunque hay otros fabricantes destacados como Alfa-Romeo y Ferrari, Maserati y Lamborghini, que producen en pequeña contidad automóviles de gran lujo.

A partir de fines de la década de los 50 los principales acontecimientos en materia automovilística han sido el notable ascenso de Japón como país productor de vehículos, desde un lugar más bien opaco hasta el segundo puesto en la escala mundial, y la penetración en el mercado norteamericano de los automóviles económicos, europeos primero y posteriormente japoneses, a tal punto que en la actualidad tienen una participación que va del 15 al 16 por ciento.

La irrupción de los autos pequeños en el principal mercado automovilístico del mundo obligó a las empresas norteamericanas a iniciar, a partir de la década de los 60, la fabricación de los llamados "coches compactos": Corvair de la General Motors, Falcon de la Ford, Valiant de la Chrysler y Hornete (en México llamado American) de la American Motors. Este esfuerzo de las fábricas norteamericanas no fue suficiente, ya que los coches producidos eran todavía mayores y mucho más ávidos de gasolina que los autos europeos con los que supuestamente debían competir.

Es por esto que durante los últimos años han salido al mercado norteamericano automóviles más pequeños como el Maverick, de la Ford, y hace tres años una clase totalmente nueva, la de los subcompactos: el Vega, de la General Motors; el Pinto, de la Ford, y el Gremlin, de la American Motors.

Aunque esos modelos son todavía de mayor tamaño que los europeos y japoneses, se acercan más a las características y consumo de gasolina de éstos.

Caso único en la historia de la industria automovilística mundial es el sedán Volkswagen, diseñado antes de la seguda guerra mundial. De este popularísimo auto se han vendido hasta el presente

más de 16 millones de unidades en todo el mundo, sin cambio de modelo. El récord anterior de ventas lo tenía el Ford modelo T, que de 1908 a 1927 colocó en el mercado un total de 14 millones unidades.

Al parecer, una nueva tendencia surge en el mercado norteamericano: los automóviles pequeños y económicos ya no se usan únicamente como el segundo vehículo de las familias de cierta posición o como la única posibilidad de las personas de escasos recursos. En la actualidad está de "moda" en círculos cada vez más amplios de la sociedad norteamericana preferir los autos compactos. Además, hay indicios de que el "largo lazo amoroso" entre el norteamericano común y su automóvil está cambiando. Cada vez se considera menos como signo de prestigio el largo del cofre de un auto y el número de caballos de fuerza del motor. Las tendencias imperantes apuntan a una mayor participación de los coches compactos y subcompactos, los cuales han logrado en los primeros nueve meses de 1973 abarcar el 45% del mercado, esperándose que el año entrante alcancen un mínimo del 50%. El aumento de las ventas de autos compactos se ha visto reforzado en los últimos meses por la escasez y alza de precios de la gasolina en muchas partes del mundo.

Tanto la General Motors como la Ford Motor Company están efectuando reformas y modificaciones en sus plantas, a un costo de varios centenares de millones de dólares, con objeto de producir coches más pequeños. Entre los modelos 1974, la Ford Motor Company lanzó por primera vez un coche pequeño de lujo: el Mustang II, con el que espera repetir el buen éxito del primer Mustang.

Según los observadores, la política que aplican en la actualidad los principales productores de automóviles es la de fabricar en gran escala no sólo para consumo interno sino para exportar automóviles compactos tanto en los países de origen como en los países en vías de desarrollo. La Volkswagen de México, por ejemplo, exportará este año 600 millones de pesos en vehículos y partes y el año entrante espera lograr ventas en el exterior por 1 600 millones de pesos. Esta exportación no se efectúa solamente a países con escasa o nula industria de vehículos de motor, sino a potencias automovilísticas como Alemania y Estados Unidos. Un caso muy señalado de esto es el modelo Safari, de la Volkswagen, el cual se produce exclusivamente en México y de aquí se exporta a todo el mundo.

Las grandes empresas automovilísticas favorecen esta política por varias razones: las alemanas, por la escasez de mano de obra en su país de origen y para evitar el aumento en el número de trabajadores extranjeros que emplean; las inglesas e italianas por la cantidad de problemas obrero-patronales que sufren, y todas, incluyendo las norteamericanas y francesas, para aprovechar la menor escala de salarios de los países en vías de desarrollo y las consesiones fiscales y de otro tipo que se les otorgan a menudo.

ESTADOS UNIDOS

Dificultades del sistema ferroviario

Durante 1972, los ferrocarriles de Estados Unidos transportaron 780 000 millones de toneladas milla de carga, la cifra mayor de su historia desde que comenzaron a funcionar en el primer tercio del siglo pasado. Además, hasta septiembre de 1973 habían superado el movimiento de carga correspondiente a igual lapso de 1972 en una proporción del 8 al 10 por ciento. De acuerdo con las concepciones tradicionales respecto a la operación ferroviaria, las ganancias deberían ser tan excepcionales como la carga transportada. Empero, la realidad es otra: las líneas ferroviarias de Estados Unidos se encuentran en profunda crisis: el Rock Island, por ejemplo, se estremece ante su inminente bancarrota; en la región noreste del país han caído ya seis ferrocarriles y el enorme Penn Central Railroad, de 32 200 km de longitud, declarado en quiebra en junio de 1970, ha acumulado desde entonces una pérdida de 1 100 millones de dólares. Incluso aquellas líneas que como la Union Pacific y la Burlington Northern reciben los beneficios de los ricos depósitos de minerales, luchan desesperadamente por obtener adecuados ingresos de operación.

Debido al mal estado del equipo y las instalaciones, el aumento del movimiento, lejos de producir mayores ganancias, provoca un alza de los costos. Así, en el segundo trimestre de 1973 hubo declinaciones sorprendentes de los ingresos netos: en el Burlington Northern 77% menos que el año pasado; en el Kansas City Southern 53% en el Seabord Coastline, 34% y en el Frisco 63%. Es verdad, sin embargo, que a esa baja también contribuyeron otros factores —y no sólo los imputables al mantenimiento diferido— tales como los relacionados con fenómenos meteorológicos y climáticos. En 1972, los ingresos de operación de los ferrocarriles estadounidenses ascendieron a 13 400 millones de dólares; los ingresos netos, incluyendo los provenientes de empresas varias y explotación de madera y recursos minerales, no llegaron a 500 millones de dólares; la tasa de rendimiento fue de sólo 2.95% respecto a la inversión neta, pese a lo cual ha sido más elevada desde 1966.

La importancia estratégica de la actividad ferroviaria en Estados Unidos y la magintud de sus problemas quedaron demostradas durante el presente año, cuando se intentó transportar dos cosechas de cereales consecutivas. Hubo embotellamientos de tráfico y aguda escasez de carros. En el peor momento 10 000 carros aguardaban a ser descargados en las cercanías de los puertos, mientras había 42 500 solicitudes diarias de carros vacíos que no podían atenderse. Otro ejemplo muy ilustrativo del peso económico de los ferrocarriles se dio en febrero pasado cuando el Penn Central Railroad se vio obligado a suspender sus actividades durante un día. En esa oportunidad, el Presidente de la General Motors notificó por cable al presidente Nixon que las operaciones de fabricación y montaje de su empresa cesarían casi por completo en los siete días siguientes si el problema no se resolvía de inmediato. Sin duda, los ferrocarriles son un medio fundamental para conservar el ritmo de la economía sin consumir demasiados energéticos y sin agravar el problema de la contaminación ambiental. De ahí que resulte esencial impulsarlos y adecuarlos a las crecientes exigencias de transporte.

Empero, la cuestión no se resuelve sólo con nuevo equipo tractivo (no bastarían para ello ni 100 000 nuevos carros, al decir del Presidente de la Asociación de Ferrocarriles), puesto que el asunto estriba en que todo el sistema ferroviario está anémico. Además de los carros y otro equipo, necesita una transfusión de terminales modernas, vías e

instalaciones, nuevos sistemas de señales y manejo de carros y tráfico por computación electrónica.

¿En dónde radica el mal padecido por la antes solvente actividad ferroviaria norteamericana?

En la "edad de oro" en que los ferrocarriles dominaban los transportes, e imponían sus condiciones, época en que además los impuestos eran bajos, las empresas adoptaron la "contabilidad de mejoramiento". Esta práctica contable, única en su tipo, no toma en cuenta la depreciación de las vías férreas. El valor de éstas figura en el lado izquierdo del balance, como un activo contabilizado al costo de instalación. Si una línea ferroviaria necesita renovarse y se remplaza un riel de 115 libras con uno de 130, el costo de este último figura en el balance como una "mejora" (de ahí el nombre de la contabilidad ferroviaria). Sin embargo, es obvio que las "mejoras" originan gastos, al igual que la renovación normal de rieles, durmientes y balastro. No obstante, nada de esto se refleja en el balance. Aunque la vida útil de las vías difiere según el clima, el peso, la velocidad de los trenes, etc., se considera que 20 años de duración es un buen promedio para una línea troncal. Por ello lógico sería remplazar cada año una vigésima parte de la vía, registrando los costos de ello como gastos de operación. Al no hacerlo, las directivas ferrocarrileras intentan que sus declaraciones de ingresos parezcan menos desastrosas de lo que realmente son. Y este postergamiento de una adecuada conservación ha sucedido durante años. Al diferir el mantenimiento, los valores anotados en el balance no corresponden a la realidad. A fin de cuentas, los perjudicados son los usuarios y los inversionistas. En la bolsa de valores de Estados Unidos las acciones ferroviarias son vistas con profunda desconfianza. Por tal motivo, cuando una línea no declara ganancias fantasmas en sus libros, como es el caso reciente de la North Western, gana la simpatía de los accionistas, aunque éstos sepan que no obtendrán grandes beneficios.

La razón de la "contabilidad de mejoramieto" se remonta a 1914. En ese entonces, las autoridades del transporte determinaron que el ingreso necesario de los ferrocarriles se establecería como un porcentaje dado de su inversión total. Si el valor de ésta no se depreciaba, el ingreso sería mayor. Esto explica el entusiasmo de las empresas por tan singulares prácticas contables.

Hoy, la tecnología y los impuestos han cambiado el mundo ferroviario, pero las reglas contables sobre la depreciación de las vías son las mismas. Si las empresas intentaran en la actualidad cobrar lo suficiente para obtener una tasa de rendimiento del 10% de su inversión neta, las tarifas serían tan elevadas que los usuarios acudirían a camiones, pipas, aviones o barcos de carga en vez de emplear los ferrocarriles. Además, como se señala en un estudio especial, al no tomar en cuenta la depreciación de las vías, los ferrocarriles exageran su ingreso y pagan impuestos innecesarios.

Algunos peritos opinan que debería permitírseles a los ferrocarriles volver a calcular sus impuestos, partiendo de 1913 y con base en una contabilidad que incluyera la depreciación. Los arruinados ferrocarriles recibirían entonces un fantástico rembolso.

A principios de octubre, la Comisión de Comercio Interestatal (ICC) pidió a la Corte Federal de Filadelfia que impidiera a los depositarios del Peen Central Railroad proseguir con sus planes dirigidos a liquidar el sistema de 32 200 km. El juez federal que ve la causa consideró que no había notivos inmediatos para suspender las operaciones de esa empresa. Por otra parte, a fines de octubre se presentó en Washington un proyecto de ley por el cual se destinan 1 400 millones de dólares al intento de rescatar de la bancarrota al Penn Central y a otros cinco ferrocarriles que tienen en operación una red ferroviaria de casi 50 000 km en el nordeste del país. Conforme a esta nueva ley ferroviaria se proyecta compensar con 250 millones de dólares a los trabajadores que quedarían vacantes al restructurar los ferrocarriles. También se proyecta conceder un subsidio de operación de 50 millones de dólares anuales a cada una de las comunidades que resultasen afectadas al cancelar las líneas que les daban vida, siempre que dichas comunidades se comprometan a conservar las líneas en servicio. Además, se propone en el proyecto dedicar 85 millones de dólares a mantener en funcionamiento los ferrocarriles en bancarrota mientras dure el período de planeación de las reformas.

Con respecto a la iniciativa legal, un connotado financiero, antiguo director de una importante línea ferroviaria, declaró en días pasados que dicho proyecto sería tan sólo una solución temporal del problema y propuso las siguientes enmiendas: adoptar una nueva legislación que regule las actividades ferroviarias y destierre la "contabilidad de majoramiento", de manera que las prácticas contables se ajusten a las realidades de la economía y el transporte de la actualidad.

JAPON

Las gestiones comerciales del primer ministro Tanaka

Según los observadores más calificados, el Primer Ministro de Japón y el Secretario de Estado norteamericano recorren el mundo con una meta semejante: constituir con la Comunidad Económica Europea, Japón y Estados Unidos, un triángulo equilátero de grandes poderes económicos. En recientes declaraciones, el presidente Nixon afirmó sus deseos de incluir a Japón dentro de la declaración de principios de la CEE y Estados Unidos, cuyos proyectos (uno redactado por la Comunidad y el otro por Estados Unidos) serán discutidos durante el viaje que planea realizar el presidente Nixon a Europa en febrero del año próximo.

Como punto de partida, el ministro Tanaka inició el deshielo político con la República Popular China en 1972.[1] Posteriormente, acudió a Washington para demostrar que su país se preocupa por resolver la falta de equilibrio existente en la relación comercial de ambos países.[2] Luego el dinámico Ministro nipón visitó París, Londres, Bonn y Moscú, situando a su país en el juego de la gran diplomacia multilateral.

Durante su última estancia en Washington Tanaka obtuvo resultados satisfactorios en la cooperación comercial con Estados Unidos, pero los problemas están muy lejos de resolverse: éste continúa padeciendo un déficit comercial frente a Japón a pesar de que las compañías norteamericanas, como organizaciones globales, tienen tantas ventas en

1 Véase "El deshielo político", en *Comercio Exterior*, México, octubre de 1972, pp. 966-967.

2 Véase "Japón: pláticas con Estados Unidos", en *Comercio Exterior*, México, agosto de 1973, pp. 803-804.

Japón como las empresas niponas en Estados Unidos. Los artículos producidos por Japón y vendidos en Estados Unidos, tuvieron un valor de casi 10 000 millones de dólares en 1972. Las compañías comerciales niponas también exportaron a Estados Unidos productos producidos en terceros países, como Corea, Taiwán y Brasil. De estas operaciones, una parte es de propiedad japonesa.

En la dirección opuesta, Estados Unidos exportó a Japón 5 000 millones de dólares durante el mismo año y aproximadamente 5 000 millones de dólares de terceros países, como Irán y Arabia Saudita (petróleo) y Australia (mineral de hierro y bauxita). Pese a la actitud favorable de Japón al liberar de muchas de sus restricciones respecto a la importación de productos norteamericanos, Estados Unidos no ha logrado aumentar en gran medida sus exportaciones a Japón. Prueba de que este último ha cumplido la oferta de ayuda para con su adversario en el comercio internacional es que la balanza comercial japonesa registró un déficit de 150 millones de dólares en agosto pasado —el primero desde marzo de 1964— debido al fuerte impulso concedido a sus importaciones y al avance mediocre de las ventas al exterior.

Durante su primera visita a suelo europeo a fines de septiembre —consagrada a Francia— el Primer Ministro japonés y el presidente Pompidou encontraron grandes convergencias en sus opiniones y manifestaron su mutuo deseo de desarrollar las relaciones entre ambos países en la política, la economía, la ciencia y la cultura. Si bien el mandatario francés se mostró contrario a la idea de Estados Unidos de incluir a Japón en la futura declaración de principios de los grandes poderes económicos, el Ministro de Economía y Finanzas de Francia expresó sus deseos de que se estrechen las relaciones entre Europa y Japón con el fin de conservar igual posición en las negociaciones monetarias internacionales. Como fruto de las pláticas entre ambos estadistas surgieron acuerdos conjuntos en tres importantes dominios:

— En el renglón petrolero, se estudian o están ya en ejecución ocho proyectos conjuntos.

— En el renglón minero, Francia y Japón colaborarán en la explotación de uranio en Nigeria y en determinados países francoparlantes.

— Se favorecerán las relaciones financieras y el desarrollo de las empresas bancarias recíprocas. El ministro Tanaka acordó facilitar la introducción de títulos franceses en la Bolsa de Tokio.

Tanaka declaró buscar un cambio en la política económica de su país, concediendo prioridad al bienestar general y a las importaciones y no al crecimiento y a las exportaciones.

De París, el alto representante de Japón acudió a Londres a entrevistarse con el Primer Ministro británico. Este último se mostró favorable a la idea de intensificar los vínculos económicos con Japón, mientras el primer ministro Tanaka declaraba que su país lucharía por balancear la expansión comercial nipona con la europea. El comercio de Japón con Europa occidental equivale a un tercio del realizado con Estados Unidos. Las exportaciones japonesas a la Comunidad europea son de alrededor de 3 500 millones de dólares anuales, frente a 2 100 millones de dólares en importaciones. La crisis de energéticos figuró también en la charla entre ambos estadistas. Cerca del 70% de las necesidades energéticas de Japón son resueltas con petróleo y, de éste, 99% es importado. Actualmente Japón participa en conversaciones con vistas a asociarse con la British Petroleum en la explotación de los yacimientos del Mar del Norte y busca formular convenios con otras empresas petroleras para recibir combustible a cambio de financiamiento.

En Bonn, Alemania occidental, el Ministro japonés examinó con el canciller Brandt las posibilidades de estrechar una cooperación económica y política. Sin embargo, este último tampoco se mostró dispuesto a incluir a Japón en el proyectado triángulo de poderosos, aunque Tanaka esperaba que influyera dentro de la Comunidad europea.

Ambos son países totalmente industrializados y dependientes del exterior para su aprovisionamiento de materias primas y energéticos, por lo cual el canciller alemán puso el acento en los inconvenientes de lanzarse a una competencia suicida, al tiempo que proponía la creación de una comisión gubernamental germano-nipona para estudiar todas las posibilidades de cooperación bilateral en terceros países en la extracción de energéticos y materias primas, proposición que fue bien recibida por el Ministro japonés.

La Unión Soviética fue el último país visitado por Tanaka. Las pláticas desarrolladas entre él y los dirigentes soviéticos se vieron empañadas a causa del problema de las pequeñas islas situadas al sur de las Kuriles,[3] cuya restitución reclaman los japoneses. Empero, en las conversaciones predominó la nota de las relaciones comerciales y se examinaron cinco grandes proyectos de cooperación:

— Desarrollo de una industria maderera en Siberia.

— Explotación de carbón de hulla en Yacutia.

— Exploración de reservas petroleras en las islas Sajalin.

— Construcción de un oleoducto en Siberia para conducir petróleo a la costa del Pacífico.

— Exportación de gas de Yacutia a Japón.

Al parecer, la actitud europea coloca a Japón en una situación de mayor dependencia con respecto a los proyectos soviéticos, cuyo financiamiento correrá a cargo del país asiático. No obstante, Tanaka no abandona su embestida diplomática y comercial. Así, ha propuesto que China, Estados Unidos, Francia y el Reino Unido, constituyan una empresa multinacional para buscar yacimientos petrolíferos en el mar territorial de la República Popular China, entre Taiwán y Japón. Esto, según los entendidos, refleja no sólo "una sed desesperada por nuevas reservas petrolíferas fuera del Oriente Medio", sino también la necesidad política de equilibrar las relaciones de cooperación económica con la Unión Soviética y China. Además, en su lucha por solucionar su escasez de energéticos, construirá un complejo industrial en Abu Dhabi, Arabia Saudita. La parte fundamental de ese proyecto es una refinería petrolera con capacidad incicial de 200 000 barriles diarios y una enorme planta de energía eléctrica, a base de gas natural, destinada a alimentar fábricas refinadoras de alumunio y elaboradoras de sosa.

3 Véase "Elecciones: una nueva victoria de Tanaka", en *Comercio Exterior*, México, enero de 1973, pp. 85-86.