

Opini3n financiera

MARCAPASOS



Pues los legisladores dejaron a **Georgina Kessel** vestida y alborotada.

Y es que faltando 15 minutos para que iniciara la comparecencia de la Secretaria de Energía en la **Cámara de Diputados**, el comité organizador le pidió meter reversa a su vehículo y dejar la cita para otra ocasión, que aparentemente será después de Semana Santa, pues el tema prioritario era la reforma al **ISSSTE**.

La intención de llamar a comparecer a Kessel era que presentara un diagnóstico de la situación de **Pemex** y **CFE** luego del cuadro tan complicado, sobre todo en el sector petrolero.

Pero, por lo visto, consideran que hay asuntos más urgentes que la declinación de Cantarell...



El decomiso histórico de dinero en las Lomas de Chapultepec tiene muchas explicaciones y la Comisión Nacional Bancaria y de Valores ya se aventó a decir una.

Roberto del Cueto, su actual presidente, señala que eso es reflejo del éxito en las medidas contra el lavado de dinero, porque ese decomiso millonario más bien es una muestra de lo difícil que es meter recursos ilícitos al sistema financiero.

"Si no hubiera riesgo, nadie hubiera guardado ese **dinero en su clóset**", dice.

Aunque después de su comentario dijo que el lavado de dinero es una tarea difícil y todavía falta afinar muchas reglas al interior de la banca.

Habría que ver cuánto dinero todavía se lava "fuera del clóset".



Cuando ya muchos daban por hecho que **la reforma del ISSSTE** se iba a aprobar en el pleno de la Cámara de Diputados la tarde de este martes, los legisladores le metieron reversa, lo que ya generó ciertas dudas entre los expertos.

Y es que la razón de que las Comisiones se quedaran hasta la madrugada del martes elaborando el dictamen era para que ayer se votara en el pleno.

Lo que parece estar en discusión es la integración del **órgano de gobierno del Pensionissste**, la "superafore" que administrará los recursos de las cuentas individuales.

Hay el temor de que a la hora de la hora, en medio de los pleitos políticos, se vaya a perder el sentido técnico que debe tener esta administradora y se convierta en botín político del SNTE o de la FSTSE.

COORDENADAS

¿Tiene remedio la crisis de Pemex?

ENRIQUE QUINTANA



Al verse las cifras más recientes de Pemex y escuchar los juicios que se hicieron el pasado domingo, uno se pregunta, ¿hay remedio?

Al escuchar los discursos con motivo del aniversario de la expropiación petrolera de 1938, uno no puede quedarse sino con la idea de que Pemex **está a punto de naufragar**.

Quizá la estadística que resulte más aterradora es la que dice que con las reservas probadas que hoy tenemos, sólo **habrá petróleo en México hasta el año 2016** y obviamente, desde años antes, México se convertiría en importador de crudo.

Otra de las cifras más apabullantes es que coloca a la empresa petrolera como la número uno del mundo... pero en endeudamiento.

El tema de fondo es cómo sacar a Petróleos Mexicanos de esta agonía.

La propuesta de su director, **Jesús Reyes Heróles**, es crear un **esquema de financiamiento diferente**, aunque el domingo pasado, cuando se refirió a este punto, omitió los detalles.

Igualmente, planteó dar a Pemex **flexibilidad operativa** para que no sea controlada como si fuera una Secretaría de Estado. Además, realizar mejoras operativas que permitan el ahorro de 10 mil millones de pe-

tos anuales. Y, obviamente, buscar una actitud corresponsable del sindicato.

Puestas de esta manera, las propuestas resultan totalmente sensatas pero faltas de sustancia. Sólo son los casilleros en los que tienen que acomodarse **los contenidos de un cambio que no se ha dado**.

El problema con Pemex es que el Gobierno la convirtió en su puerquito, en su alcancía. En el **sexenio de Fox**, los pagos por impuestos y derechos ascendieron a **2 billones 600 mil millones de pesos**. Los del año pasado fueron 75 por ciento en términos reales superiores a los del primer año de la administración anterior.

Para que a Pemex se le dejen ingresos suficientes para que **invierta en exploración de modo consistente** y se logre revertir la tendencia a la baja en las reservas, se necesitan al menos dos cosas.

La primera es que el Gobierno encuentre **vías alternas para conseguir los recursos** que no le estaría dando Pemex si se modificara el régimen fiscal. La segunda es que Pemex tuviera un **esquema de rendición de**

cuentas que permitiera a los ciudadanos saber que los recursos con los que se ha quedado están bien empleados.

La primera necesidad está asociada con la discusión de la reforma fiscal que se requiere en el País. La segunda con la organización interna de la empresa.

Es una ilusión pensar que en los próximos años se puedan dar cambios constitucionales para permitir la competencia en el sector petrolero. Pero no es remoto pensar que sí se puedan **procesar cambios en las leyes** que hagan más eficiente la operación de la empresa.

Existen fórmulas legales para permitir que haya entrada de recursos a Pemex sin que sea indispensable modificar la Constitución. Desde hace varios años, se trabaja en un proyecto para que cambie la figura legal de Pemex y como **sociedad de interés público** esté en capacidad de emitir **certificados de participación** que, sin dar derechos patrimoniales, permitan su cotización en el mercado y la participación en las utilidades de la empresa.

Se crearía así un esquema en el que los recursos que entren a la petrolera ni sean del presupuesto, ni tampoco deuda, sino **capital** en una figura parecida a la de la **inversión neutra**.

Este cambio obligaría a una nueva conformación del Consejo con objeto de que ya no lo integren ni los secretarios de Estado ni los representantes sindicales, como ocurre ahora, sino un grupo de **consejeros profesionales**.

No hay que darle muchas vueltas a las fórmulas requeridas. Ya se han estudiado y se conocen.

Si se trata de concretarlas, **los obstáculos** vendrán de tres lados. El primero es **del propio Gobierno**. Hacienda y la Función Pública van a ser reticentes a dejar más suelto a Pemex y a cobrarle menos.

El segundo es **el del sindicato**. A pesar de que como cada 18 de marzo se den los abrazos y se cubran las apariencias, afectan los intereses del poder sindical generaría una reacción que probablemente se contagie al PRI y se detenga cualquier modificación legal.

La tercera es **la propia administración de Pemex**. Los directivos que llevan años y años en Pemex -sobre todo los de nivel medio- están felices cuando se habla de más recursos y más autonomía, pero se resisten a la transparencia y rendición de cuentas. Nadie puede negar que la corrupción y tráfico de influencias son de los más grandes que hay en México y quizá se vieran amenazados si la operación de la empresa se pusiera en caja de cristal.

Pese a la urgencia que se expresó en la ceremonia del domingo pasado y a pesar de los buenos oficios que algunos legisladores, incluso del PRI, han mostrado para que las reformas legales caminen, lograr sacar a Pemex de la agonía que se expresa metafóricamente en la declinación de Cantarell es un desafío que aún no se ve cómo habrá de encararse.

E-mail: enrique.quintana@reforma.com

COLABORADOR INVITADO

Trabas a camioneros

CINDY SKRZYCKI

El plan para permitir que los camioneros mexicanos crucen la frontera de Estados Unidos y entreguen mercancía en el corazón del país enfrenta los mismos tipos de obstáculos que estanca- ron las iniciativas previas.

La Secretaría de Transporte de Estados Unidos, Mary Peters, anunció un programa piloto de un año para permitir que unos mil camiones de 100 empresas mexicanas empezaran a transportar carga a EU a partir de abril. La coalición que ha estado erigiendo barreras desde que el Tratado de Libre Comercio de América del Norte entró en vigor el 1 de enero de 1994 -formada por conductores sindicalizados de camiones, grupos pro seguridad en el transporte y algunos congresistas estadounidenses-, promete seguir haciéndolo.

El pueblo estadounidense "pagará el precio" por "una entidad gubernamental incompetente, las serias deficiencias de los camiones mexicanos en la frontera y el uso de un programa piloto", dijo Jacqueline Gillan, vicepresidenta de Advocates for Highway and Auto Safety, un grupo defensor del interés público, con sede en Washington.

Y es que hay mucho en juego: el valor de la mercancía transportada por tierra entre EU y México, la mayoría por camión, ascendió a 272 mil millones de dólares en 2006, un 13 por ciento más respecto al año previo, según el Departamento de Transporte. Por restricciones previas, los camiones mexicanos han podido operar sólo dentro de una "zona comercial" de 32 kilómetros a partir de la frontera, donde los bienes se descargan y son recogidos por transporte estadounidense.

El departamento dijo que planea auditar a cada compañía mexicana e inspeccionar los camiones que serán aceptados en el programa piloto. Los camiones y autobuses que transporten materiales peligrosos no forman parte del programa de prueba. Y los camioneros mexicanos no tienen autorización para hacer entregas entre ciudades estadounidenses.

Al anunciar el plan, el departamento no siguió su procedimiento acostumbrado de elaboración de reglas, así que el nuevo programa no tendrá que pasar por el mismo prolongado periodo de comentarios.

Una cuestión clave sigue siendo si las autoridades ya decidieron que la apertura total de la frontera es segura. John Hill, administrador de la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA), la entidad que está estableciendo el programa, dijo: "En este momento, no hay plan alguno". El senador Mark Pryor, demócrata de Arkansas, reprendió a Peters en una carta fechada el 14 de marzo por no alertar a la comisión de comercio, ciencia y transporte del Senado sobre el anuncio del programa piloto.

El Gobierno simplemente aprovechó el momento para anunciar el programa, luego de que México accedió en fecha cercana a permitir a los inspectores estadounidenses auditar camiones en México. Entre los partidarios del plan del Gobierno hay grupos comerciales que representan a empresas camioneras y de envío de mercancía. John Ficker, presidente y máximo responsable de la National Industrial Transportation League, un grupo comercial de Washington que representa a unas 600 empresas de envíos, dijo que el Gobierno debe cumplir las obligaciones contraídas bajo el TLCAN y que los camioneros mexicanos "deben suscribirse a las reglas que se aplican a una empresa estadounidense de transporte, incluso las referentes a la seguridad".

Unas cuantas compañías camioneras estadounidenses ya tienen presencia en México. Otras dijeron que tienen dudas en cuanto a hacer viajes al sur de la frontera. Contract Freighters Inc., una empresa privada no sindicalizada de Joplin, Misuri, transporta mercancía a México desde hace 20 años. Ese comercio representa ahora 40 por ciento de sus ingresos, dijo Herbert Schmidt, director general y máximo responsable.

Schmidt dijo que tiene dudas respecto a cambiar el acuerdo actual, en que las compañías camioneras estadounidenses tienen socios mexicanos que transportan la mercancía dentro de México. Dijo que en los últimos tres meses, cuatro tráileres de la empresa cargados con textiles fueron robados en México por ladrones armados, aunque los conductores eran mexicanos.

Y desde hace tiempo, el sindicato International Brotherhood of Teamsters se opone a lo que considera una potencial inundación de mano de obra barata que compita por los empleos de sus conductores utilizando vehículos inseguros. "No acatan nuestros estándares", dijo el presidente del sindicato, James Hoffa. "Las condiciones no son parejas si estas personas entran con cuadernos de bitácora falsos y si están drogados. No hay instalaciones antidopaje en México. Estamos hablando de conductores que compran una licencia comercial en Tijuana". Dijo que, en caso de ser necesario, el sindicato entablará una demanda civil para detener el programa.

Cindy Skrzycki es columnista de Bloomberg News sobre asuntos de normativa.



COLABORADOR INVITADO

China, ¿una relación armoniosa?

ENRIQUE DUSSEL PETERS



En diversas ocasiones, e insistentemente desde 2006, el gobierno central de China ha planteado la opción de una relación "armoniosa" con sus principales socios comerciales. Éste también ha sido el caso con México y con la visita de Hu Jintao, Presidente de la República Popular de China, en septiembre de 2005. En su discurso en el Senado de la República, Hu Jintao destacó la importancia de profundizar la cooperación estratégica binacional y multilateral; áreas como la ciencia y tecnología, cultura, educación, salud, deporte y turismo, así como economía y comercio, fueron temas relevantes en su propuesta.

La República Popular China es actualmente -y desde 2003- el segundo socio comercial de México, sólo después de Estados Unidos. Durante 1993-2006 las exportaciones e importaciones con China han crecido a una tasa promedio anual de 32.9 por ciento y 37.6 por ciento, respectivamente, para convertirse en el socio comercial más dinámico durante el periodo y muy por encima del crecimiento del comercio en su conjunto. La relación con China se ha intensificado particularmente desde 1999; **el monto del comercio total ha pasado de más de 2 mil millones de dólares en 1999 a 26 mil 134 millones en 2006**. Con base en estas tendencias -e incluyendo exclusivamente al comercio legalmente registrado-, México registra un déficit comercial de 22 mil 754 millones de dólares

en 2006 y el mayor en su historia con China. Como resultado, el coeficiente de importaciones sobre las exportaciones de China es de 16.4 en 2006, **es decir, por cada unidad exportada a China en 2006 importamos 16.4**. Paralelo a este proceso comercial se registra un importante incremento de inversiones mexicanas en China -liderado por un relativamente pequeño grupo de grandes empresas como Bimbo y Gruma- y de empresas chinas en México en rubros como los textiles, autopartes, electrónica y confección, entre otros. Estas inversiones no han sido contabilizadas por el momento.

No obstante este enorme potencial de lograr una efectiva "armonía" y cooperación estratégica de largo plazo, nos encontramos con una relación comercial tensa y trunca, destacando:

1. México fue en 2001 el último de 37 países que logró un acuerdo bilateral con China para permitir su adhesión a la OMC.

2. Por el momento, México no ha negociado y aceptado el estatus de "economía de mercado" de China en el ámbito de la OMC y es prácticamente uno de los últimos países en tomar una postura al respecto.

3. Como resultado de las negociaciones bilaterales con China ante su adhesión a la OMC, ambos países acordaron que China no someterá a las disposiciones de la OMC a alrededor de mil 300 productos a los que México, en algunos casos, impuso aranceles superiores al 1000 por ciento. Desde el 1 de enero de 2008, China podrá impugnar en la

OMC estas cuotas compensatorias en sectores y productos sensibles para México.

4. Por último, a finales de febrero de 2007, México inició consultas en la OMC para solicitar una explicación y justificación de los esquemas de incentivos que China otorga a las empresas establecidas en China -en un principio a la totalidad de éstas, aunque particularmente a las de origen extranjero- en cuanto a devoluciones, reducciones o exenciones de impuestos y de otros pagos fiscales a través de sus programas de políticas comercial, industria y ciencia y tecnología, entre otros. Este planteamiento **cuestiona un aspecto medular del éxito de China en las últimas décadas y de los instrumentos propuestos** para la estrategia planteada en la Asamblea Popular Nacional, el PCC y el Onceavo Plan Quinquenal (2006-2010) con el objeto de lograr un proceso redistribuido y menos polarizado.

Es en este contexto que el potencial de una relación estratégica, "armoniosa" y de largo plazo con nuestro segundo socio comercial pareciera lejano. Si bien existen los mecanismos formales e informales para mejorar la cooperación binacional -particularmente en el marco de la Comisión Binacional China-México y el Grupo de Alto Nivel (GAN) entre ambas naciones- **por el momento éstos no han recibido la suficiente atención y apoyo por parte de las instituciones públicas y privadas responsables**, particularmente el GAN tiene un enorme potencial para solucionar en forma ágil problemáticas binacionales,

aunque la mayor parte de su agenda, por el momento, se ha quedado en el tintero: temas estadísticos, de triangulación de mercancías, importación ilegal de otras, incapacidad de lograr vuelos directos entre ambas naciones, excesivo costo y trámite para las visas, problemáticas sectoriales en hilo-textil-confección y el potencial en otras como la minería, electrónica y la cadena autopartes-automotriz y la falta de concreción de una estrategia de turismo binacional, revelan que ambas naciones no le han prestado suficiente atención a la relación binacional. La omisión de habernos quedado varios meses sin Embajador en China, ahonda estas dificultades.

Es entonces sustancial dedicar recursos y personal calificado para mejorar la relación con nuestro segundo socio comercial y cuyo peso global continuará creciendo, con o sin México. **¿Quién va a asumir este liderazgo en la relación China-México?** Los sectores público, privado y académico, en forma conjunta, deben establecer una estrategia de largo plazo que efectivamente logre bases para una cooperación armónica. Por el momento, más que armonía, la relación entrecruza un choque de intereses, en el corto plazo, incluso en la OMC tanto por la reciente solicitud de México como ante la posible impugnación de cuotas compensatorias por parte de China a partir de enero de 2008.

Profesor del Posgrado en Economía de la UNAM y Coordinador del Centro de Estudios China-México, <http://dusselpeters.com>