

Subsidios Airbus/Boeing, un anacronismo legal

Los analistas financieros y comerciales ya conocen el contenido del primer informe provisional de la Organización Mundial de Comercio (OMC) sobre la disputa Airbus/Boeing sobre subsidios. No cabe duda de que este informe provisional despierta gran interés en los medios. Por ello es importante recordar a los lectores que el informe provisional de la OMC no tiene estatus legal y es simplemente una etapa en un viaje legal que continuará durante otros tres años. El informe provisional será sometido a una revisión intensiva, y luego se emitirá un informe final que estará sujeto a nuevos procesos de vistas y apelaciones. Parafraseando a Winston Churchill, el informe provisional no es ni siquiera "el final del principio".

La disputa Airbus/Boeing es el conflicto comercial más largo que ha emergido entre la UE y EE UU. Es muy complejo y forma parte intrínseca de la competencia industrial y comercial entre Airbus y Boeing, y del cisma ideológico entre la UE y EE UU sobre política económica. La disputa ejemplifica la contradicción entre una visión dirigista o estática de la economía frente a la visión del libre mercado. Pero, ¿cómo se produjo la disputa?

En 1992, la UE y EE UU firmaron un acuerdo bilateral sobre comercio para grandes aviones civiles. Este acuerdo ponía límites a la financiación directa de la UE y a la financiación indirecta para la industria norteamericana, normalmente subsidios a la investigación del Departamento de Defensa o de la NASA. La UE se vio obligada a acatar el acuerdo, pero la situación en EE UU era ambigua, ya que el concepto de financiación indirecta es bastante vago. La evidencia sugiere que EE UU no se ha tomado las restricciones muy en serio y que frecuentemente no ha informado de programas de investigación a las autoridades del

PHILIP LAWRENCE

Presidente del Comité de Estudios de Gestión de la Royal Aeronautical Society



GATT en Ginebra, tal como requiere el bilateral. La elusiva financiación indirecta ha continuado sin verse afectada, y Boeing ha conseguido tecnología gracias a programas de la NASA y el Departamento de Defensa.

A pesar de ello, la parte estadounidense ha renovado la ofensiva ideológica contra Airbus porque ha continuado incrementando su penetración en el mercado. Los A320 y A330 han diezmando las ventas de aviones equivalentes de Boeing. Mientras tanto, McDonnell Douglas se tambaleaba hacia el desastre. En 1996/97 MDC fue absorbida

Las alegaciones contra Airbus han sido un instrumento para tapar los fracasos comerciales de Boeing y sus enormes subsidios

por Boeing. Pero la fusión, mal gestionada, produjo una prolongada crisis en Boeing.

Para 2003 Boeing acumulaba seis años de deterioro, perdiendo constantemente mercado frente a Airbus y ello culminó con la dimisión de su presidente. Su sustituto, Harry Stonecipher, necesitaba soluciones rápidas, y decidió presionar en el caso ante la OMC en 2004. La razón real de la disputa ante la OMC son los seis años de crisis y la incapacidad de Boeing para lanzar sus proyectos B747X o el Sonic Cruiser. EADS también estaba intentando tener acceso al mercado de defensa norteamericano, donde es-

taba en negociación un importante contrato para aviones cisterna. Ensambrando la reputación de EADS mediante el caso ante la OMC, Boeing esperaba sacar a EADS fuera del proceso de compras del Pentágono. Irónicamente, fue Boeing quien quedó excluida tras haber sido pillada tratando de sobornar a un alto oficial de la USAF.

En efecto, el caso ante la OMC es la continuación de la competencia industrial y sobre el mercado mediante otros medios. Las alegaciones contra Airbus han sido un instrumento para tapar los fracasos comerciales de Boeing y los enormes subsidios que estaba recibiendo para el B787.

En estos momentos, el caso parece irrelevante, al haber inyectado el Gobierno norteamericano miles de millones de dólares en industrias con problemas y en el sector financiero. La utilización masiva de fondos públicos para luchar contra la recesión es, por supuesto, enteramente pragmática. Pero el pragmatismo está también detrás de las inversiones gubernamentales en la industria aeronáutica europea. La asociación privada/pública en Airbus era la única posibilidad financiera viable, debido a que las compañías norteamericanas estaban recibiendo una financiación masiva a través de la NASA y el Departamento de Defensa.

Actualmente Boeing está recibiendo mayores infusiones de dinero público que nunca, lo que hace esencial el apoyo gubernamental para el A350 de Airbus. EE UU habla de una buena pelea en el libre mercado, pero esto es una cortina de humo tras la que miles de millones de dólares de ayuda se canalizan clandestinamente hacia Boeing. Respecto al informe provisional, sólo tendremos la imagen completa dentro de seis meses, cuando esté disponible el segundo informe provisional, sobre la financiación en EE UU. Es en ese momento cuando habremos alcanzado "el final del principio".

¿Algún oasis de liquidez?

JORGE TORRES QUÍLEZ

Profesor de Economía Financiera de la Universidad de Zaragoza



Una sensación de obstrucción se adentra incisivamente en la válvula principal del apalancado corazón financiero de nuestro tejido empresarial, presionando el abatido músculo monetario de economías domésticas. De manera análoga a un proceso de sequía, considerado como una anomalía transitoria donde la disponibilidad de agua resulta insuficiente para abastecer las necesidades de los seres vivos, la escasez generalizada de un nivel preciso de circulante origina un efecto deficitario en los áridos estados de tesorería semejante al del agua.

El alcance de esta crisis ha deteriorado profundamente los estándares de solvencia de empresas y los perfiles de riesgo de particulares, ha atenuado sus capacidades recurrentes de generación de ingresos, ha liquidado en tiempo récord los volúmenes de ahorro y ha repuntado los índices de morosidad, generando una espiral de desafases tesorerías de difícil sostenibilidad.

Bajo estos condicionantes y ante las crecientes dificultades para emitir deuda, el sistema bancario se ha visto obligado a captar agresivamente pasivo bancario, con el fin de restablecer su armonía financiera,

retribuyendo las primas por encima de los precios de mercado y evaporando así los márgenes de intermediación.

Los vencimientos de deuda y las crecientes obligaciones de pago han provocado la parálisis en la concesión de financiación

Ni siquiera la histórica oferta ilimitada de liquidez emitida hace unos meses por el BCE, que ha constituido una oportunidad única para adquirir préstamos en condiciones enormemente favorables, ni los numerosos planes de estímulo financiero, ni las inyecciones de liquidez parece que

vayan a provocar que los canales tradicionales de financiación se reactiven.

Al margen de todas estas dificultades para acceder a recursos financieros, los vencimientos de deuda y las crecientes obligaciones de pago que tiene que afrontar el sector han provocado la parálisis en las políticas de concesión de financiación, al comprometer su exiguo grado de liquidez con el objeto de evadir cualquier riesgo futuro de quiebra. En este sentido, se está promoviendo una recomposición de su pasivo, aspecto que, unido a la menor cadencia de avance del crédito, provoca que el saldo entre la nueva financiación otorgada a los agentes económicos y la captada se haya ido estrechando progresivamente.

Otro aspecto que limita esta situación reside en que el Banco de España obliga a que cualquier préstamo que atribuya un endeudamiento superior al 35% de la renta disponible se dote desde el comienzo como deuda subjetiva, con la consecuente incidencia sobre la cuenta de resultados.

Así, en este escenario de extrema sed financiera, economías domésticas y empresas anhelan encontrar cuanto antes su particular oasis de liquidez.

Economía y vacas



JOSE MARIA NOGUEIRA

Responsable de Estructuración de Activos en Banco Pastor
jmnogueira@bancopastor.es

Imagine que usted es pastor y tiene tres vacas pastando en una finca de 12 hectáreas. La carne de sus vacas es excelente y se vende bien. Le toca la lotería y, entre otras cosas, decide adquirir más vacas para estabularlas, haciendo semiintensiva y más rentable su explotación ganadera. Se enfrenta usted a dos limitaciones básicas: la cantidad de pasto que la finca puede proveer y la cantidad de estiércol que las vacas generan y sus 12 hectáreas pueden absorber, pues los vecinos de las otras fincas no están

dispuestos a que usted vierta los desechos de sus vacas en las parcelas contiguas.

¿Hacemos nosotros los cálculos del pastor? ¿Cuántos vehículos todoterreno pueden incorporarse a nuestras carreteras? ¿Cuántas hectáreas de terreno pueden urbanizarse? ¿Cuántos campos de golf más podemos regar? ¿Cuál es la tasa de crecimiento potencial de la economía mundial?

Ahora que arrecian las críticas a la economía de mercado, es importante ser ecuánimes: pese a sus crisis periódicas, nunca antes se había generado tanta riqueza en tan corto espacio de tiempo. Nunca antes habíamos disfrutado de tanto bienestar, aunque debemos recordar aquel anuncio de neumáticos que nos avisaba de que "la potencia sin control no sirve de nada". Después de generar tanta riqueza, ¿tenemos tiempo para disfrutarla? Y más importante aún: ¿cómo de equilibrada es la distribución regional de esa generación de

riqueza? Para evitar entrar en consideraciones éticas, recordemos el concepto de gradiente que Miguel Ángel Aguilar nos sugiere en su último libro: la diferencia entre dos valores de una variable, dividida por la distancia que separa las dos observaciones. A la renta per cápita de Algeciras restémosle la renta per cápita de Tánger y dividamos la diferencia por 50 kilómetros. La existencia de elevados gradientes tiene im-

Pese a las crisis periódicas, nunca antes se había generado tanta riqueza en tan corto plazo

portantes consecuencias prácticas: por dónde saltará la chispa -en electricidad- o por dónde vendrán los inmigrantes -en geografía política-.

¿Cree usted que el mundo volverá a ser como era antes de que llegara la crisis? Tanto la

posibilidad de que estemos saliendo de dicha crisis, como el regreso al trabajo después de unas merecidas vacaciones, son buenas razones para hacer un alto en el camino, echar la mirada atrás y estimar cómo es el camino que nos espera por delante. El combustible de la liquidez ha permitido a la llama de nuestra economía arder mucho, pese a la formación y pinchazo periódico de burbujas tecnológicas, inmobiliarias, petrolíferas o bursátiles.

Ahora es el momento de preguntarnos si queremos hacer los cálculos del pastor afortunado. No es preciso ser catastrofistas en lo ecológico para llegar a la conclusión de que no nos estamos portando bien con el planeta que nos alberga. ¿Por qué no computamos en el PIB el consumo de materias primas no renovables en negativo? Quizás sea bueno acordarnos del pasto y el estiércol para dimensionar bien los negocios que hacemos en la Tierra.