

La desregulación y la revolución del mercado global

por Frederick W. Smith

FedEx se ha convertido en una empresa muy grande. Hoy en día sus ganancias son de casi \$30.000 millones y emplea a un cuarto de millón de personas. Cuando me preguntan cómo creo que FedEx se ha convertido en una empresa tan grande, me gustaría poder decir que fue gracias a una administración visionaria y con una dirección clara, pero la verdad es que esta se ha beneficiado de varios patrones macroeconómicos fuertes. Se puede decir que nosotros alzamos nuestras aspas y nos dejamos llevar por vientos fuertes los cuales nos han llevado a tener el tamaño y envergadura que tenemos hoy.

En las últimas décadas hemos visto un crecimiento dramático en los productos de alta tecnología y de alto valor agregado como porcentaje de la totalidad de la actividad económica. Hoy, la alta tecnología en EE.UU. representa alrededor de un 15 por ciento del PIB. En 1970 constituía cerca de un 1%. Esto tiene grandes implicaciones cuando se consideran los efectos por sobre las actividades económicas relacionadas.

El crecimiento del comercio de los productos de alta tecnología y de alto valor agregado es, sin duda, la historia de la globalización. Si bien es cierto que hay muchos productos siendo comercializados hoy, muchos de estos también eran comercializados en 1890. El verdadero secreto de la expansión en el comercio mundial han sido los productos de alto valor agregado. Ya sea el vino chileno, las carteras Louis Vuitton, los kits para cirugías de Alemania, los aviones de Brasil, los semiconductores y partes de autos, las partes de aviones o cualquier otra cosa, el mercado global de productos de alto valor agregado ha creado el estándar de vida en el mundo industrializado a lo largo de los últimos 40 o 50 años.

A diferencia de los productos agrícolas y productos petroleros, los productos de alto valor agregado no pesan mucho. Como dice Alan Greenspan, la producción agregada de EE.UU. hoy en día es cinco veces mayor en términos reales de lo que fue en 1950. Pero esa producción pesa lo mismo. No ha aumentado ni una sola libra en los últimos 50 años. Como consecuencia, los productos de alto valor agregado son transportados fácilmente. Son fácilmente desplazados a través de las fron-

Frederick W. Smith es presidente ejecutivo de la FedEx Corporation y miembro de la junta directiva del Cato Institute. Este es el discurso que dio en la reunión de benefactores del Instituto en el 2005 y fue originalmente publicado como la Cato's Letter de otoño de 2006 (Vol. 4, No. 4).

tas y también comercializados. De manera que mientras el comercio de productos de alto valor agregado ha crecido, la integración del mundo a una sola economía global—con algunas notables y trágicas excepciones—se ha vuelto casi inexorable.

El dispositivo del Internet

En 1994 sucedió algo que aceleró el comercio internacional—el desarrollo de la World Wide Web (www). Por primera vez en la historia humana se dispuso de un protocolo de bajo costo, estandarizado, y con un medio visual en el que las personas podían vender sus bienes sin importar la hora y el lugar. Por primera vez este protocolo permitía que casi cualquier persona tuviese acceso al mercado global. No requería de infraestructura, ni era necesario lidiar con los burócratas. No se necesitaba “tener un hombre en la Habana”, por ejemplo.

Hoy, este sistema está produciendo alrededor de siete millones de páginas de nuevos productos en la Web cada día. La cantidad de personas que están en línea y que son capaces de comprar un producto están aumentando exponencialmente cada par de años. Se pueden ver los resultados al visitar la Red Intercontinental de FedEx—el sistema de transporte de mayor envergadura construido en la historia. Es interesante observar patrones comerciales completamente eclécticos; cosas viniendo de Argentina yendo a Budapest, cosas de Kiev yendo a algún lugar remoto en China y las cosas del Aeropuerto Chubu en Japón yendo a Brasil. El comercio internacional está siendo impulsado por la exhibición en Internet, cada vez más numerosa, de bienes de alta tecnología y de alto valor agregado. Estos bienes ahora están disponibles para la gente sin mucha molestia.

El Internet nos permite intermediar y simplificar los requisitos de varios países en cuanto a trámites de aduana y otros. Hoy, cerca del 25 por ciento del PIB estadounidense está relacionado con el comercio internacional—aproximadamente el 13 por ciento en importaciones y el 12 por ciento en exportaciones. Y continúa creciendo a una tasa de entre dos y tres veces más rápido que el PIB.

Nunca olvidaré un libro que leí hace algunos años de Walton Wriston titulado *The End of Sovereignty* (El fin de la soberanía). Wriston hablaba del hecho que, en su mayoría, los gobiernos actuales están bajo la disciplina del mercado. Los co-

merciantes de moneda en los terminales alrededor del mundo están llevando a cabo un referéndum diario sobre la viabilidad de las políticas fiscales de cualquier país. Bueno, ahora está ocurriendo en el sector que produce los bienes dentro de la sociedad. Esto es muy importante y poco comprendido.

Cuando se lee un comentario acerca del comercio internacional en CNN, invariablemente enseñarán un barco de carga. Veremos grandes contenedores siendo cargados hacia y desde los barcos. Malcolm Malean, un camionero de Carolina del Norte, pensó que si constantemente se mueve una gran cantidad de mercadería de un contenedor a otro, sería mucho más sencillo transportar la mercadería siempre dentro del mismo contenedor. Aquello revolucionó el comercio. Hasta la fecha, el movimiento de bienes por mar constituye el 98 por ciento de todas las toneladas que se mueven en el comercio internacional.

El poder de los bienes de alto valor agregado

El sector en el que nos encontramos en FedEx, que es el transportador de bienes por aire más importante, es una cosita pequeña. Solo constituye entre el 1,5 y 2 por ciento de las toneladas que se mueven en el comercio internacional. Pero, ¿adivinen qué? Ese 1,5 a 2 por ciento del tonelaje comprende cerca del 40 por ciento del valor total de todo el comercio internacional. Y si se remueve el petróleo y los productos agrícolas, probablemente por encima del 50 por ciento.

Por lo tanto, los aviones de FedEx son los barcos de carga de la era de la información. Y a medida que el Internet se vaya convirtiendo en una aplicación más familiar para los negocios en todas partes y que la habilidad de mover cosas de puerta a puerta en un lapso de 24 a 36 horas se vuelva más aceptado, se verá una integración continua del sistema comercial mundial.

Otro patrón macroeconómico importante es muchas veces malinterpretado por los políticos y funcionarios. Si se recuerda del periodo a fines de la Segunda Guerra Mundial, muchas de las correcciones económicas en el mundo industrializado fueron de inventario. Dadas las largas líneas de oferta, era difícil determinar la actividad económica necesaria en cualquier etapa del ciclo de producción y ajustar la oferta de acuerdo a esta.

Gracias a la revolución informática, el crecimiento en el comercio de productos de alta tecnología y de alto valor agregado al igual que el desarrollo del Internet, las etapas intermedias de producción se han vuelto altamente visibles para las compañías. Wal-Mart y Dell son ejemplos fantásticos de negocios construidos en base a su logística y a sus cadenas de oferta. Utilizaron esta visibilidad, la capacidad de la transportación, y la logística disponible en las últimas dos décadas para revolucionar completamente estos sectores.

Las economías del mundo, con la excepción de grandes correcciones políticas, cuestiones monetarias, y problemas con la oferta de energía, son altamente flexibles. Siempre y cuando se les permita a las personas ser emprendedoras y se les permita lidiar con los mercados en un marco comercial, una economía es sumamente flexible y capaz de corregirse a sí misma.

Por qué yo auspicio al Cato Institute

Nosotros en FedEx tenemos que jugar el juego de Washington, Londres, y Tokio, al igual que cualquier otra empresa comercial importante. Tenemos nuestros representantes allí—aunque espero que sean, pocos en número y altamente efectivos—y tendemos a permitir que nuestros argumentos digan mucho más por nosotros que nuestra participación política. Pero yo quiero hablarles de tres cosas que me llevaron a auspiciar el Cato Institute.

Yo pasé casi cinco años en la marina estadounidense. Tuve el gran privilegio y honor de ser líder de una tropa y comandante de un batallón, y luego de ser un controlador aéreo. Estuve casi dos años en Vietnam. Por lo tanto yo fui uno de esos tipos en Vietnam que son como los tipos que George Bush ha enviado a Irak hoy. Teníamos una mezcla muy diferente de personas. No teníamos una fuerza armada completamente constituida por voluntarios sino una basada en la conscripción. Uno estaba allá o porque lo estaban buscando o porque muy pronto lo estarían haciendo.

Unas de mis experiencias más impactantes fue cuando tuve que enjuiciar a un hombre en la corte militar. Luego de darle un discurso que yo consideraba equivalente a algo que Dwight Eisenhower había dicho, finalmente le pregunté lo que debería haber indagado al principio: “¿Por qué se metió a la marina para comenzar?” Él contestó, “Bueno, el juez me dijo que eran cinco años de cárcel o meterme a la marina”. Presencié de cerca y en carne propia, para utilizar una frase que solíamos usar en Vietnam, las consecuencias de una política exterior no muy bien concebida y la miseria de las clases políticas, que poco sabían de lo que sucede en el campo cuando se tiene a hombres jóvenes involucrados en un combate mortal y me volví extremadamente escéptico de ese proceso.

La desregulación funciona

La segunda razón por la cual me convertí en auspiciante de Cato es porque todo lo que hacíamos en FedEx era posible solo porque nosotros sistemáticamente desmantelamos las regulaciones gubernamentales. Cuando comenzamos el negocio a principios de los años setenta, este fue posible solo gracias a un vacío en la ley de aviación, la cual nunca se imaginó algo como FedEx. Antes de ese entonces, la aviación había sido un club de caballeros altamente regulado. Pero ellos cambiaron la ley para permitir que pequeños aviones volaran entre ciudades más pequeñas. Luego liberalizaron por completo la transportación aérea en 1977 y 1978. Despues vino la desregulación del transporte por encima de la superficie en 1980. Y finalmente, en 1993, el Congreso reconoció que ya no había transporte interno de cada estado. Solamente había transporte interestatal e internacional y que la regulación a nivel estatal violaba la Cláusula de Comercio y por consecuencia fue eliminada.

Una de las partes más importantes de mi trabajo es desmantelar todos los esquemas proteccionistas diseñados para proteger a las aerolíneas nacionales que evitan que nosotros transportemos productos de alta tecnología y de alto valor agregado alrededor del mundo.

Nuevamente vi de cerca y en carne propia el efecto destrutivo de las regulaciones bien-intencionadas pero totalmente primitivas. El gran costo es que uno nunca puede determinar lo que hubiera sido. Y si alguna vez hubo algún ejemplo de los dramáticos efectos de la desregulación, yo creo que este es el de FedEx y la gente que siguió sus pasos. Wal-Mart y Dell no hubieran sido posibles sin esas revoluciones en cuanto a regulación.

La planificación central no funciona

Mi experiencia como administrador y como participante al nivel de la junta directiva en un sinnúmero de empresas grandes me ha enseñado mucho acerca de la falla en el punto de vista que sostiene que un sistema burocrático grande como el del gobierno federal estadounidense puede administrar virtualmente cualquier cosa que deseé. Es imposible administrar los requisitos de atención médica de millones de ciudadanos estadounidenses a nivel federal. Es imposible administrar todas las permutaciones de las aspiraciones económicas de las personas y de sus vidas mediante un complejo sistema tributario. Es imposible tratar de adivinar el comportamiento del mercado. También es imposible, desde un punto de vista de administración, que el gobierno federal haga las cosas que está tratando de hacer hoy.

En el siglo 20, nosotros presenciamos uno de los ejemplos más dramáticos en la historia de la humanidad sobre los horrores de la planificación central. ¿Cuánta experiencia más con la falacia de la planificación central necesitamos más allá de las tragedias de inexplicable magnitud que afligieron a la Unión Soviética, China, Camboya, y otros países?

Por lo tanto, esas tres cosas se juntaron para que me convierta en un liberal. Llegué a creer que la única solución a muchos de los problemas con los cuales los seres humanos tienen que lidiar es regresar a los principios fundamentales, los cuales fueron desarrollados por un grupo muy inteligente de individuos en los siglos 17 y 18. En la Declaración de Derechos, la Declaración de la Independencia y la Constitución de EE.UU. está la sabiduría necesaria de la época, la cual hoy en día es repetidamente olvidada por las clases políticas.

No hay institución que, con cada una de sus personas, cada uno de sus dólares, y con cada una de sus ideas se le haya siquiera acercado al Cato Institute en promover aquellos principios fundamentales. Hay unas cuantas personas que realmente han marcado una diferencia: Friedrich Hayek, Milton Friedman, y Ronald Reagan—y yo siempre incluyo a Ed Crane y a José Piñera en esta lista. Dentro de doscientos años, esas serán las personas de las cuales estaremos hablando, si esta cuestión resulta bien, como cuando hablamos de Madison y de Jefferson hoy.

El Cato Institute es un esfuerzo importante y es un esfuerzo admirable en términos de lo que ha logrado hasta hoy. Pienso que si se le hubiese dicho a la gente de mi edad hace 20 años que iba a darse un serio debate nacional acerca de la privatización del seguro social, ellos hubiesen contestado que eso era imposible. Si se hubiese dicho que iba a darse un debate serio acerca de apoderar a los individuos para comprar su propia atención médica y para que se les de incentivos para ahorrar para su propia jubilación y demás, ellos hubiesen dicho que también era imposible.

Aún así, si se busca en el *New England Journal of Medicine* el nombre “Bill Frist,” se verá que el líder de la mayoría del Senado estadounidense está básicamente expresando cosas que el Cato Institute ha estado diciendo desde que publicó *Patient Power* en 1992, un libro que introdujo la idea de las cuentas de ahorro de atención médica.

Por eso es que yo he estado involucrado con el Cato Institute. Se que muchas veces cuando hablo con otras personas de negocios, Cato no es parte del pensamiento popular de una clase de negocios que está involucrada en el combate político diario. Pero afortunadamente existe Cato, porque sí que ha marcado una diferencia. Y yo estoy muy orgulloso de haber jugado un papel pequeño en tratar de mantener estas lecciones importantes en la mente pública.

Muchas veces me acuerdo del comentario famoso de Edmund Burke de que lo único necesario para que prevalezca el mal es que los hombres buenos despejen el camino y no hagan nada. Y les puedo prometer que el Cato Institute no ha despejado el camino y está haciendo algo.