

En 1991, PEMEX a modifié sa politique commerciale et pratique maintenant des prix FAB destination plutôt que FAB lieu de chargement. L'opération a entraîné la mise au rancart de la plupart de ses wagons et a amené la société à signer, avec la société nationale de chemin de fer Ferrocarriles Nacionales, une entente en vertu de laquelle celle-ci s'engageait à acheter au moins 458 des wagons de PEMEX au plus tard février 1992. Les deux organismes se sont également entendus, en 1991, pour faire en sorte que 44 p. 100 plus de pétrole soit transporté par voie ferroviaire, de manière à réduire les frais de PEMEX et à accroître l'achalandage de la Ferrocarriles Nacionales.

### 5.2.5 Recherche et développement

L'Institut mexicain du pétrole (Instituto Mexicano del Petroleo - IMP) joue un rôle d'avant-plan dans le secteur pétrolier de ce pays. Bien que l'industrie mexicaine, prise dans son ensemble, soit peu portée par tradition vers la recherche et le perfectionnement de ses produits, elle jouit d'une réputation enviable dans le domaine du pétrole. La quasi-totalité des projets de recherche et de développement de ce secteur est réalisée sous l'égide de l'Institut, qui est propriété de l'État; cet organisme de consultation à vocation scientifique, éducative et technique est indépendant de PEMEX, quoique celle-ci en soit le principal client. Son personnel compte quelque 3 500 ingénieurs et techniciens, à qui sont confiés la plupart des projets de PEMEX. Il peut aussi, s'il le juge utile, retenir les services d'experts mexicains et étrangers pour l'aider dans la conception et la planification de ses travaux.

PEMEX a souvent recours aux spécialistes de l'IMP, pour obtenir leurs conseils techniques et pour faire exécuter des essais avant de se procurer des produits innovateurs ou de faire affaires avec un nouveau fournisseur.

### 5.3 ACTIVITÉS RÉCENTES DE PEMEX

En mai 1987, PEMEX s'est lancée dans la construction d'un important complexe, qu'elle a partiellement financée à l'aide d'un prêt de l'Eximbank japonaise. L'initiative, également connue sous le nom de «Projet pétrolier du Pacifique», regroupe une série d'installations de traitement et de stockage de brut, de gaz naturel et de produits pétrochimiques, en vue d'une éventuelle exportation vers l'Extrême-Orient. PEMEX compte ainsi renforcer sa position dans le bassin du Pacifique en intégrant mieux ses activités, en réduisant ses frais de transport et en augmentant sa capacité d'expédition. Le projet comprend quatre grands ouvrages : douze dômes de sel souterrains pour le stockage du brut à Tuzandepetl (Veracruz), d'une capacité totale de 10 millions de barils; un oléoduc transisthmique d'une longueur de 265 km et d'un diamètre de 48 po reliant Nueva Teapa à Salina Cruz; la réalisation de la deuxième étape des travaux de la raffinerie de Salina Cruz, qui doublera sans doute la capacité de celle-ci, tout en améliorant ses installations portuaires et sa production de gaz liquéfié; et la construction d'un complexe de fabrication d'ammoniac à Lázaro Cárdenas (Michoacán), d'une capacité d'un demi-million de tonnes par année. Le projet a fait l'objet d'une attention toute spéciale. PEMEX réalise actuellement, au total, 37 projets différents, au coût cumulatif de 1,5 milliard de dollars. En 1991, d'importants progrès ont été accomplis dans le cadre du Projet pétrolier du Pacifique, dont les cinq volets sont maintenant terminés dans les proportions suivantes : raffinage, 86 p. 100;