

38
2ej



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

**LA COMPETENCIA COMERCIAL ENTRE JAPON
Y ESTADOS UNIDOS: EL CASO
DE LA COMERCIALIZACION
DE AUTOMOVILES**

T E S I S A

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES**

**P R E S E N T A :
ALBERTO JESUS LOPEZ SANTIAGO**



ASESOR: LUCIA IRENE RUIZ SANCHEZ

MEXICO, D. F.

1996

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

DEDICO ESTE TRABAJO A MI MADRE Y MIS HERMANOS

A MIS AMIGOS:

LUIS ROMERO S.

JOSÉ LUIS PACHECO

**QUIERO EXPRESAR UN PROFUNDO RECONOCIMIENTO A MIS PROFESORAS
LUCIA IRENE RUIZ SÁNCHEZ E ILIANA CID CAPETILLO ; POR SU APOYO BRINDADO EN
LA ELABORACIÓN DE ESTE TRABAJO. YA QUE SIN SU AYUDA NO HUBIERA SIDO
POSIBLE LA CONCLUSIÓN DEL MISMO.**

I n d i c e

| | |
|--|----|
| Introducción..... | 2 |
| Capítulo I | |
| 1. La competencia comercial entre Japón y Estados Unidos: el caso de la comercialización de automóviles | |
| 1.1 El desarrollo de los Estados Unidos hasta el periodo entreguerras..... | 4 |
| 1.2 El desarrollo de Japón hasta el periodo entreguerras..... | 9 |
| 1.3 Antecedentes de las relaciones comerciales..... | 14 |
| Capítulo II | |
| 2. Origen del conflicto | |
| 2.1 Estados Unidos y Japón en el marco de las transformaciones económicas internacionales imperantes en la posguerra..... | 19 |
| 2.2 Decadencia de la economía norteamericana y auge de la economía japonesa..... | 23 |
| 2.3 la rivalidad en el comercio de autos | 28 |
| Capítulo III | |
| 3. Conflicto comercial Estados Unidos - Japón sobre el comercio de autos | |
| 3.1 Origen y desarrollo del conflicto en el comercio de automóvil..... | 33 |
| 3.2 Crisis del automóvil..... | 38 |
| 3.3 Soluciones aplicadas: acuerdos negociados entre los dos países..... | 43 |
| Conclusiones..... | 46 |
| Bibliografía..... | 48 |
| Anexos | |

INTRODUCCION

El orden mundial de la llamada posguerra fría ha transformado los esquemas establecidos durante dicho periodo y hoy en día los principales problemas son las crecientes contradicciones y enfrentamientos comerciales entre los diferentes polos de poder económico (Estados Unidos, Europa y Japón), el enemigo a vencer actualmente no es el comunismo, sino es más bien la productividad, la tecnología y la competencia por los mercados. En este sentido y tomando en cuenta que las relaciones comerciales son una parte medular del devenir económico de las naciones; este trabajo está enfocado precisamente a la competencia comercial que sostienen Japón y Estados Unidos en el caso de la comercialización de automóviles.

El interés que me llevó a estudiar este tema es la falta de información en nuestro idioma respecto a éste caso y la manera tan sorprendente en que los dos países defienden sus propios intereses. El objetivo principal es dar a conocer el resultado de la negociación en el sector de automóviles, como una base de negociaciones a futuro, para todos los países que están inmersos dentro del sistema capitalista. Es de igual interés el hecho de que la competencia en la producción de automóviles ha llevado a ambos países a una guerra comercial no declarada como lo demostramos en el desarrollo del trabajo.

En el capítulo número uno, destacamos la evolución económica norteamericana, desde finales de la guerra civil hasta la primera guerra mundial. Así mismo analizamos los acontecimientos más relevantes del desarrollo japonés desde la restauración Meiji hasta el periodo entreguerras; más adelante, en este mismo capítulo, revisamos el inicio de las relaciones comerciales entre ambos países.

En el capítulo número dos, analizamos las transformaciones que sufrieron los dos países después de la segunda guerra mundial y el rumbo que tomaron las economías a partir de la década de los sesenta, cuando se mostraron síntomas de deterioro en la economía americana contra el ascenso rápido de la economía japonesa.

Por último, en el capítulo número tres abordamos directamente el conflicto que se suscitó en la competencia de la compraventa de automóviles y la manera en que los dos países lo negociaron.

1 La competencia comercial entre Japón y Estados Unidos: El caso de la comercialización de automóviles

1.1 El desarrollo de Estados Unidos hasta el periodo entreguerras

El 9 de abril de 1865 la guerra civil estadounidense llegó a su fin. Este acontecimiento significó un gran cambio para el país ya que una vez terminado el conflicto, se llevó a cabo una serie de cambios económicos que dieron por resultado lo que generalmente se conoce como la revolución industrial norteamericana. Esta revolución significó un gran salto en el aspecto económico, porque a partir de entonces una rápida y extensa expansión cobró auge. "entre 1860 y 1900, el kilometraje total de líneas férreas aumentó de 48.000 a 310,000, mientras el capital invertido en manufacturas pasó de 1000 millones de dólares a 10,000, el número de trabajadores se elevó de 1.3 millones a 5.3, y el valor del producto anual ascendió de menos de dos millones de dólares a más de 13"¹

Fue un período donde la industria nacional se desarrolló y dio paso a un capitalismo industrial, proporcionando de esta manera un rápido desarrollo del país. "El vigor del desarrollo industrial de Estados Unidos, a partir de la guerra civil fue tan grande que, cinco años después de terminada la contienda, para 1870, se colocó en segundo lugar en la escala mundial por el valor de su producción industrial, al aportar el 23% del total, siendo superado solamente por el Reino Unido, al que correspondió el 32% de la producción manufacturera mundial. Para finales del siglo XIX, Estados Unidos desplazó al Reino Unido del primer lugar y en 1913 su participación fue del 36% de la producción industrial mundial. El Reino Unido pasó al segundo lugar con el 14% del valor de la producción industrial del mundo"².

¹Nicolas, Carl. *Historia de los Estados Unidos: La experiencia democrática*. Limusa, Mexico 1982. p. 326

²William, Ashworth. *A short History of International Economy, 1850-1950*. Longmans, Green and Co., Londres, 1959, p. 38.

Esta etapa es quizás una de las más importantes en la historia norteamericana, por que en este período fue donde la economía norteamericana adoptó la mayoría de las características modernas al pasar precisamente de una nación fundamentalmente rural y agrícola a una de tipo industrial.

Hasta la década de 1880 - 1890 la agricultura fue la principal fuente de ingresos de Estados Unidos; a mediados de la década de 1900 a 1910, este país se transformó totalmente en una nación industrial.

Decimos que es la etapa más importante porque a partir del triunfo del capitalismo industrial se propició un desarrollo ascendente en la industria; no podemos decir que el fin de la guerra civil fue el momento en que Estados Unidos adopta un modo capitalista total, simplemente fueron las condiciones del mismo país las que permitieron el empuje de dicha revolución industrial que desde hacia medio siglo se habían venido desarrollando en la industria norteamericana, por ejemplo: en la década de 1850 a 1859, los ferrocarriles revolucionaron el transporte y por esas mismas fechas se lograron importantes inventos que transformaron parte de la industria y la agricultura.

Hubo varios elementos que sirvieron como base para el desarrollo del capitalismo industrial tales como la abundancia de materias primas, los recursos materiales y entre otros, también la existencia de un mercado interno que se formó gracias a las grandes olas de inmigrantes que llegaron a este país, donde por consiguiente, se concentró suficiente mano de obra. De esta manera, las industrias se empezaron a desarrollar y a generar productos en serie ó en forma masiva, tanto que tuvieron que aumentar el tamaño de las plantas industriales y la complejidad de su ordenamiento; de esta forma se tuvo que idear un diseño para administrar todos estos nuevos elementos, para encauzar a las industrias.

"La verdadera producción en masa se debió a la inspiración de Henry Ford, quien en 1913 adoptó la línea móvil de ensamblaje, en la que cada trabajador realizaba una sola operación sencilla en el proceso de fabricación de automóviles"³

Toda una serie de transformaciones tecnológicas fueron introducidas de tal manera que provocaron el incremento de la complejidad de las empresas. A partir de 1880 comenzó a darse un cambio en la estructura de la industria norteamericana, y no precisamente debido a su complejidad e innovaciones tecnológicas, este cambio se debió a la concentración del poder y de riquezas en unos cuantos individuos, el que más tarde se conoció como "el surgimiento de los *trusts*". "Esta forma de organización monopolista es quizás la primera que surgió en el proceso de centralización económica en Estados Unidos y, por circunstancias históricas determinadas, llegó a simbolizar al monopolio, especialmente en su forma más escrupulosa y rapaz"⁴.

La formación de la Standard Oil Company (Ohio), en 1870, es el ejemplo más claro de los grandes monopolios en Estados Unidos. Debido a ciertos procedimientos propios de la libre empresa que se pusieron en práctica, en 1882 se procedió a la sustitución del *trust* por una nueva forma monopolista: la *Holding Company*, ésta permitió consolidar a la empresa basándose en la compraventa de acciones financieras.

De esta manera nacieron otros grandes monopolios entre los cuales cabe destacar los siguientes:

1882 National Cash Register. Máquinas registradoras.

1886 Westinghouse Co. Aparatos eléctricos.

1889 Diamond Match Co. Cerillos y fósforos.

³ McCann, Robert L. *Reseña de la economía de los Estados Unidos* [S.I., y C. de EUA. p. 19]

⁴ Ceceña Cervantes . José Luis. *El imperio del dolar*, Ed. El caballito. México. 1990. p. 13.

- 1890 American Tabacco. Cigarrillos y maquinaria para su elaboración.
- 1890 Distilling and Cattle Feeding. Licores y alimentos para animales.
- 1891 American Sugar Refining Co. Refinación de azúcar.
- 1892 General Electric Co. Aparatos Eléctricos.
- 1895 Anaconda copper Co. Minería de cobre y oro.
- 1898 International Paper. Papel.
- 1898 National Biscuit Co. Galletas y pastas.
- 1899 United Shoe Machinery Corp. Maquinas para calzado.
- 1899 United Fruit Co. Fruta, principalmente banano.
- 1899 American Smelting and Refining Co. Minería.
- 1901 United States Steel Corp. Hierro y acero.
- 1901 American Can Co. Envases de hoja de lata.
- 1901 Amalgated Copper. Minería y cobre.
- 1902 International Harvester Co. Maquinaria agrícola.
- 1903 E. I. Du Pont de Nemours. Industria química.
- 1903 Ford Motor Co. Automóviles.
- 1906 Corn Products Refinig Co. Alimentos de maíz. (⁵)*

Como puede observarse, estos monopolios se formaron en la última parte del siglo pasado y principios del presente, siendo todos ellos producto de fusiones de un buen número de empresas que operaban en forma independiente y que fueron combinados en una sola.

⁵Cecea Cervantes, José Luis. Op. cit., p 9

Todas estas compañías hicieron que en pocos años el país se convirtiera en el mayor productor de artículos manufacturados y con ello en importante exportador de maquinaria agrícola, productos de hierro y acero, maquinas, herramientas y equipo electrónico.

Este auge exportador, estimulado en gran parte por un régimen comercial proteccionista, una política de estímulos a la innovación tecnológica y una muy significativa "revolución en el transporte" dentro del país, tuvo repercusiones enormes sobre el esquema de las relaciones comerciales internacionales, y sería determinante para el advenimiento del orden político-económico internacional de las décadas siguientes.

De esta forma, una vez superada la guerra civil, y ya lograda una importante expansión continental y fronteriza a costa de territorios de España, Francia, Inglaterra y México, el interés primordial del gobierno norteamericano fue paulatinamente orientándose en la búsqueda de nuevos mercados. El objetivo era consolidar, en principio y a toda costa, las bases territoriales de un imperio continental que le diera a Estados Unidos la estatura de poder económico y por tanto político-militar, necesaria para enfrentarse a sus rivales europeos.

Para finales de la Primera Guerra Mundial, la economía y política mundiales sufrieron profundas transformaciones; con el reacomodo del orden político internacional, se manifestó más claramente el fortalecimiento de la hegemonía económica de Estados Unidos en el mundo. En este contexto, la circulación de mercancías padeció de crecientes obstáculos a raíz de la generalización de barreras arancelarias y no arancelarias, preferenciales y cuotas por parte de las principales naciones industrializadas

1.2 El desarrollo de Japón hasta el periodo entreguerras

De acuerdo a la historia del Japón, este país ha vivido una existencia relativamente tranquila, pero su cultura ha pasado por una serie de cambios, transformándolo de una sociedad primitiva anterior al siglo VI, en una sociedad aristocrática desde el siglo VII al siglo XII, luego en una sociedad feudal y finalmente en una sociedad moderna. Para propósitos de este trabajo nos enfocaremos más que nada al estudio de la última etapa, cuando el país súbitamente alcanza su desarrollo.

El periodo moderno para Japón se inicia en 1868 con la restauración Meiji*, este acontecimiento marcó un cambio histórico y dio paso a reformas sociales y políticas; en un plazo de dos décadas se estableció un nuevo orden que consistió en :

- un sistema monetario nacional, el banco del Japón como único banco emisor;
- un procedimiento fiscal basado en los tributos sobre la tierra;
- la expansión de la infraestructura, incluidas las carreteras, los ferrocarriles y el transporte marítimo;
- un sistema telegráfico y postal extendido por toda la nación;
- la adopción de la organización de capital colectivo como forma de sociedad empresarial;
- la importación de maquinaria y de técnicos extranjeros;
- la creación de las fábricas de administración estatal;⁶

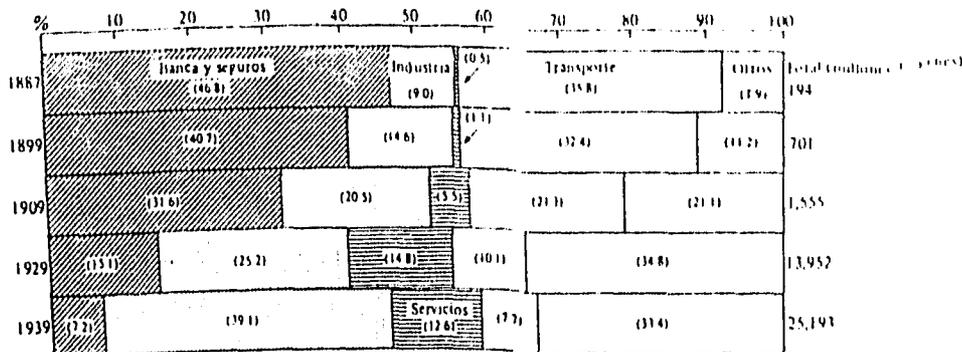
*Revolución Meiji (1867- 1868) se puede considerar como el acontecimiento crucial en la historia japonesa, el cual se refería a sentar los fundamentos para la construcción de un estado moderno según el modelo occidental

⁶LOZOYA, Jorge Alberto. Japón 1946-1990. "El camino a la opulencia". Cuadernos de política internacional, Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos, México 1990. p. 1

Toda esta serie de cambios se suscitó durante dicho periodo, propiciando la entrada de Japón en el mundo moderno, tras haber heredado algunas instituciones que fácilmente se adaptaron para servir al país, las organizaciones sociales japonesas y particularmente el sistema familiar, con su énfasis en la cooperación en grupo, respaldaron los esfuerzos mercantiles, una etapa de rápidos cambios económicos y sociales, a la vez que se instauraba por primera vez la libertad de oficio generalizada, como base para un Estado moderno.

Con esta base relativamente firme, el gobierno decidió embarcarse en la industrialización a través de la política de "desarrollar la industria y promover empresas". Esta política se sustentó en la consolidación del sistema bancario a través de un banco central; la promoción de las redes del ferrocarril y de correos; el establecimiento de fábricas que servirían como modelos, para posteriormente venderlas al sector privado. Esta política también consideraba el préstamo de equipos y de capital. El hecho de que el gobierno creara industrias y después las vendiera al sector privado, permitió al país el surgimiento de varias compañías tal es el caso de las industrias de la seda, el carbón, el cemento y el vidrio. Es por eso que se puede afirmar que esta política sentó las bases de lo que posteriormente serían las grandes empresas como la naval y la industria del acero.

Es importante señalar que el establecimiento de las distintas compañías se fue consolidando gradualmente y con un cierto orden, de manera que en primer lugar se formaron los bancos, después el transporte marítimo y los ferrocarriles, enseguida se desarrolló la empresa minera del carbón, y la industria que se desarrolló en cuarto lugar fue la textil. (ver gráfica 1)*



Fuente: Takafusa Nakamura. "Economic Growth in Prewar Japan" (Yale University Press) Grafica No 1

Con las divisas que obtenía de la exportación de seda en rama, Japón pudo afrontar la posterior importación de los materiales y equipos necesarios para su industrialización. En el momento de estallar la Primera Guerra Mundial, se había establecido ya un sólido cimiento para la industrialización, con importaciones crecientes de tecnología. Destacan básicamente la industria de hilaturas de algodón y la producción de energía eléctrica, así como la creciente formación de capital privado, no dejando de existir la agricultura que en ese tiempo fue la base de alimentación de la población. "Hacia el comienzo de la Primera Guerra Mundial, y a pesar de la recesión, iniciada en 1907 y los costes de la Guerra Ruso-Japonesa, muchas industrias se hallaban ya firmemente establecidas: la de hilaturas de seda era la primera del mundo y la del algodón comenzaba a ser la industria de exportación; el gobierno apoyaba a las compañías navieras y había abierto una planta de hierro y acero; también había nacido la industria hidroeléctrica".⁷

⁷Nakamura, Takafusa. *El desarrollo económico del Japón moderno* Ministerio de Relaciones Exteriores. Japón 1985 P. 47

La aprobación del Código de Comercio en 1890, vino a respaldar de una manera muy significativa la expansión por etapas de la industria, ya que debido a su reciente desarrollo económico, lo primero que tuvo que hacer este país, fue separar las que serían las empresas "pivote" y después enmarcar el contenido de las mismas. " Puesto que Japón era un recién llegado al desarrollo económico, debía realizar en primer lugar la organización de las empresas, del transporte y de las comunicaciones (primero el marco y después el contenido)"⁸.

Dentro de este desarrollo económico, el precio relativo de la mano de obra fue inferior al de la tecnología de capital intensivo procedente del exterior, la industria textil, la harinera, la de refinado de azúcar, así como la cervecera adoptaron dicha tecnología para permitir una utilización más eficaz de la mano de obra. Por otra parte, debido a que Japón se había visto obligado, a comienzos de la época Meiji, a abrir sus puertas al mundo exterior y a firmar tratados que lo forzaban a no imponer aranceles a sus productos, la competencia resultante lo llevó a realizar una mejor distribución de los recursos.

La Primera Guerra Mundial transformó la economía de Japón; la producción industrial se multiplicó por cinco, las exportaciones aumentaron considerablemente, y para el año de 1920 llegó a ser una nación acreedora. Sin embargo el auge producido por la guerra finalizó ese mismo año; sobrevino el pánico que culminó con el embargo del patrón oro en 1930 y coincidió con la gran depresión.

⁸Nakanura, Takafusa. Op. cit., P.35

En 1931 Japón incursionó militarmente en Manchuria, declarándose al año siguiente la independencia de Manchukuo, lo cual trajo consigo una importante penetración japonesa garantizándose de esta manera los ricos yacimientos de sal, carbón y del hierro de esa región; además de proteger al gran ferrocarril sud-manchuriano que supuestamente habría de ser dinamitado por los chinos; por ello, entre otros factores, Japón se recobró de la gran depresión mucho más rápidamente que ningún otro país industrial del mundo.

Poco después, y a lo largo de los diez años que van de 1933 a 1942, la industria pesada y la química se desarrollaron a un ritmo fenomenal. El crecimiento de la industria pesada se vio acompañado por una cierta concentración de la industria en general y, en los años de entreguerras, los *zaitbatsu* (grupos unidos de compañías monopolísticas en áreas económicas, controlados por familias), como Mitsui y Mitsubishi, aumentaron su poder y extendieron sus intereses en todas las actividades industriales.

1.3 Antecedentes de las relaciones comerciales

Las relaciones entre Estados Unidos y Japón datan del siglo XVI; los primeros contactos del Japón con el mundo occidental tuvieron lugar precisamente en ese siglo, pero no fue sino hasta el año de 1854 cuando el gobierno de Estados Unidos, decidió abrir las puertas de Japón, y el 8 de julio de 1853, el comandante Matthew C. Perry arribó a la bahía Edo (actualmente Tokio). Finalmente el 31 de marzo de 1854, un año más tarde, Perry firmó con los japoneses el tratado de Kanagawa; primer tratado de negociación amistad y comercio, dando fin a la política japonesa de aislamiento, en vigor por 215 años. Este hecho marcó la pauta para el establecimiento de las relaciones entre Japón y su vecino del Pacífico; Estados Unidos.

Una vez expuesto a la influencia exterior, Japón se vio enfrentado a occidente y después de dos siglos de aislamiento, la nación iniciaba la modernización radical y la occidentalización a marchas forzadas, una vez que hubo abierto los ojos a la situación mundial. A partir de tal acontecimiento se inicia un proceso de occidentalización, por así llamarlo, y una gran cantidad de estudiantes viajarán hacia Estados Unidos para estudiar y copiar los modelos occidentales, que posteriormente serían implantados en Japón, tal es el caso del sistema bancario, la política de negocios y algunos sistemas de educación entre otros; estos modelos junto con los de otros países desarrollados de aquella época, se introdujeron y fueron adaptados para lograr alcanzar a las naciones más desarrolladas, en todos los ámbitos. "Como se habían dado cuenta de que el problema ya no estribaba en mantener el aislamiento o abrir el país, buscaban a tientas un tipo de estado moderno unificado y cómo crearlo."⁹

⁹Morishima, Mi chio. *Por qué ha "triunfado" el Japón*. Ed. Grijalbo, México 1988. p 116

También por aquellos años se introdujeron en el país diversos grupos religiosos provenientes de Estados Unidos que influyeron de alguna manera en la sociedad japonesa que había permanecido cerrada durante tanto tiempo. El grupo de mayor influencia, quizás fue el grupo de misioneros cristianos, por su gran aportación al establecimiento de relaciones entre los dos países.

Otro elemento que ayudó a estrechar relaciones fue el gran número de inmigrantes japoneses que se establecieron en Estados Unidos, además de sus descendientes que regresaron a Japón." En 1890 había 2039 japoneses en los Estados Unidos, y durante la próximas dos décadas el número aumentó de 24,326, hasta 72,157¹⁰. Mientras que otros más se agregaban por la anexión de Hawai en 1898.

Hasta ese momento, las relaciones parecían marchar por buen camino, pero no debemos olvidar que entonces se vivía una época de expansión y de adquisición de territorios. Fue en esa etapa de buena vecindad cuando Estados Unidos se anexó Hawai y las Filipinas, estableciendo un protectorado sobre Cuba y otros países caribeños, esto le permitió desarrollar rápidamente una armada militar moderna, y el salir triunfante de la guerra hispano-norteamericana, le concedió el título de potencia mundial.

Mientras que Japón por su parte, siguiendo los mismos pasos de Estados Unidos entró en una nueva fase de sus relaciones internacionales, que se inició con una guerra contra China y que había de acabar once años después, con una victoria militar sobre Rusia.

¹⁰(Reishauer, O. Edwin The united States and Japan. The Viking Press. N.Y 1957 . P 17.)

La Guerra de 1894-1895 contra China señaló la mayoría de edad de Japón y la victoria relativamente fácil alcanzada por los japoneses sorprendió al mundo y demostró a las potencias occidentales su rápido dominio de las armas modernas de guerra; la contienda puso también de manifiesto que era una potencia con la que había que contar en el área del extremo oriente. Este victorioso acontecimiento significó un gran giro en las relaciones con Estados Unidos; ya que se anunciaba el nacimiento de dos potencias en el área del Pacífico. El amigo occidental de Japón de pronto se convirtió en su adversario más fuerte.

Rápidamente los dos países se encontraban enfrascados en un conflicto de intereses en la región, ya que Estados Unidos extendió su búsqueda comercial así como sus ilusiones de grandeza sobre el Pacífico, como lo resumió Beveridge en enero de 1900: *Las Filipinas son nuestras para siempre...Y poco más allá se encuentran los inagotables mercados de China. No nos retiraremos de ninguno de estos lugares ni renunciaremos a nuestra parte en la misión civilizadora del mundo confiada por dios a nuestra raza. La potencia que gobierne el Pacífico será la que gobierne el mundo.*¹¹

Debido a que el comercio con Oriente, particularmente con China era esencial para la prosperidad norteamericana, Estados Unidos se involucró en esa región movido por el interés de expansión en esa zona. Este hecho dio como resultado un enfrentamiento con Japón que para ese entonces, ya había ganado terreno en el otro lado del Pacífico. Las primeras complicaciones surgieron cuando Estados Unidos ayudó al gobierno chino contra la rebelión de los "boxers", estableciendo una política de "puerta abierta" que consistió en extender la demanda de iguales derechos comerciales a todo el imperio chino subrayando el interés de Estados Unidos por la preservación de la integridad territorial y administrativa de China. Para los japoneses esta acción no fue muy bien vista, ya que China representaba para ellos su abastecimiento de materias primas de las que carecían.

¹¹Albert. J. Beveridge. de John Braeman (Chicago: university of Chicago Press, 1971)

El resultado de estas discrepancias llevó a los dos países a alejarse aun más debido a estas diferencias, y hubiera sido peor de no haber negociado el secreto reconocimiento a través del memorándum Taft-Katsura de 1905 que establecía la soberanía japonesa en Corea, a cambio de un desistimiento explícito del destino de los japoneses sobre las Filipinas.

Más adelante se suscitaron una serie de fricciones y mal entendidos entre los dos países, hasta que finalmente en 1908, con el acuerdo Root-Takahira, Estados Unidos reconoció implícitamente el dominio económico japonés en Manchuria, a cambio de una confirmación del statu quo en el Pacífico y de la alta política de "puerta abierta" en China. Más tarde, en noviembre de 1917, mediante el acuerdo Lansing-Ishii, Estados Unidos reconocía intereses especiales de Japón en China, mientras los japoneses confirmaban su apoyo a la política de "puerta abierta" y aceptaban no utilizar la guerra para obtener nuevos privilegios en dicha nación. Era claro que los dos países perseguían diferentes intereses en China debido a que Japón veía a ese país como un punto estratégico militar y de interés económico; en tanto que Estados Unidos estaba decidido a industrializarlo y a modernizarlo para sus propios intereses. Mientras eso sucedía, los japoneses no perdían tiempo y trataban de someter a los demás países vecinos, porque éstos representaban también riquezas naturales.

En este contexto, Estados Unidos, quienes habían experimentado fricciones y malentendidos con Japón en relación con sus intereses en China desde la incursión en Manchuria en el año de 1931 del mismo, y ante los constantes obstáculos por parte de este país en contra de la política de "Puertas Abiertas" de Chiang Kai-shek, pronto coordinaron los instrumentos de una diplomacia económica agresiva que persuadiera al Japón de sus aventuras belicosas en la región y garantizara la salvaguardia de sus intereses en la zona.

"...Durante la Primera Guerra Mundial, Japón intervino en la contienda desde agosto de 1914, es decir poco después de su estallido a finales de julio, y logró erradicar de China y de la zona del Pacífico la influencia alemana. Como el verdadero campo de batalla era Europa, las exportaciones europeas hacia Asia cesaron, lo cual permitió a Japón y a los Estados Unidos monopolizar los mercados orientales entre los dos".¹²

Para asegurarse de ello, en octubre de 1940, el gobierno norteamericano impuso a los japoneses una severa sanción, prohibiendo la exportación a ese país de partes para aviones, instrumentos ópticos, maquinaria pesada, así como de hierro y acero," como una medida interna de precaución".¹³ y como un instrumento para persuadir a Japón de sus ambiciones territoriales. Todos estos elementos llevaron a los dos países a un desbastador final, la Segunda Guerra Mundial. El recuento de este episodio cobra particular importancia en el entendido que es a partir del estrangulamiento económico del Japón y el consecuente ataque japonés a Pearl Harbor, que las medidas de presión económica se vuelven una herramienta estratégica para Estados Unidos en la defensa de sus intereses.

Ciertamente, estas medidas de coerción político-económica usadas antes y después de la guerra, paradójicamente se convierten, años más tarde, en el medio de cobrar cierto tipo de "venganza" por parte del pueblo japonés contra los Estados Unidos, como veremos más adelante.

¹²Morishima, Michio . Op. cit. , p 161

¹³Grew, Joseph C. *Ten years in Japan*. Simon and Scruster, Neu York, 1944, P. 346

2 Origen del conflicto

2.1 Estados Unidos y Japón en el marco de las transformaciones económicas internacionales imperantes en la posguerra

Como se mencionó anteriormente, los japoneses a diferencia de los norteamericanos, supieron desarrollar una política comercial, hacia su contraparte con base también en ofensivas pero no de carácter militar sino, más bien en el área de producción y con armas estratégicas basadas en la competitividad, la calidad total y la producción en espacios y tiempos disponibles, al término de casi tres décadas y media, ya han rebasado a sus adversarios tanto en cuestiones tecnológicas como en otros sectores.

Si revisamos un poco más esta situación, encontramos que después de la Segunda Guerra Mundial, Japón quedó prácticamente destruido y fue invadido por las fuerzas de ocupación comandadas por Estados Unidos. Resulta asombroso el proceso que a la sociedad japonesa le ha tomado ser revisada, transformada y rehecha en sus objetivos nacionales en tan corto tiempo. Es de igual interés el hecho de la relación sorprendente que resulta entre dos "acérrimos" enemigos antes de la guerra y su transformación al término de la misma.

Pues bien, la explicación de cómo llegaron a convertirse en "aliados enemigos" estos dos países la vamos a encontrar después de la Segunda Guerra Mundial, en el año de 1953 tras iniciada la ocupación de Japón por Estados Unidos, las condiciones internacionales habían cambiado, Japón había dejado de ser experimento político de los estadounidenses.

Desde mediados de 1947 era ya evidente que el Departamento de Defensa norteamericano, empezaba a poner más énfasis en la recuperación económica del Japón, ya no en la democratización del mismo; como fue concebida al principio.

El incremento del poderío militar e ideológico de los países socialistas, el empeoramiento de las relaciones ruso-norteamericanas, y el poderío creciente de los revolucionarios chinos que amenazaban dejar a Estados Unidos sin un aliado seguro en el Lejano Oriente, obligaron a los americanos a cambiar su posición estratégica hacia Japón.

Esta política se definió con mayor claridad a partir de la victoria de la revolución China en 1949, y se consolidó con el inicio de la Guerra de Corea en 1950, acontecimientos que terminaron por convertir a Japón en un aliado vital para las fuerzas estadounidenses en el área. Esta necesidad llevó a los americanos a alinear definitivamente a Japón como un peón anticomunista. De esta manera, poco a poco, el antiguo enemigo iba convirtiéndose en el principal aliado de Estados Unidos en Asia y para tal fin se le dieron las libertades necesarias para que el país se organizara nuevamente.

De 1945 a 1952, en Japón se luchó por la recuperación de los efectos de la Guerra, de 1952 a 1955 se luchó por la racionalización del aparato productivo con el fin de generar las condiciones para el desarrollo económico tan rápido como fuera posible, claro "la rehabilitación e independencia de Japón, tanto al interior como a nivel internacional, debe insertarse dentro de los parámetros dictados por la guerra fría y la aceptación de los términos del tratado de seguridad con Estados Unidos. Tal condición resultó ventajosa para la recuperación japonesa, pues por un lado el país fue utilizado como una gigantesca base estadounidense en la guerra de Corea, situación que aprovechó para activar y expandir sus inversiones y sus exportaciones, y, por el otro, quedó bajo la protección militar de una superpotencia, lo que le valió un ahorro significativo en gastos militares, recursos que se canalizaron a la recuperación económica".¹⁴

¹⁴ Lozoya, Jorge A. Op. cit., p.27

A partir de entonces, el gobierno y las empresas privadas invirtieron grandes sumas para modernizar y ampliar la capacidad productiva de las industrias básicas y en aumentar la competitividad de la industria secundaria, este esfuerzo se reflejó en los ingresos de la población, porque aumentó el consumo fortaleciendo de este modo el mercado interno. Para 1960 la economía japonesa se había transformado gracias a grandes innovaciones tecnológicas y a las cuantiosas inversiones en infraestructura y equipo.

"Después, una vez que la economía hubo sido reconstruida y sus resortes estuvieron bien tensados, la dinámica interna japonesa se propuso un nuevo objetivo y un nuevo desafío: alcanzar y más tarde sobrepasar el nivel de riqueza global e individual de Europa, y después a Estados Unidos"¹⁵. Tras un periodo de extraordinario crecimiento(ver figura 2); dos factores estremecieron la economía del país, el primero fue en 1971, cuando el presidente Nixon de Estados Unidos suspendió de manera unilateral la libre convertibilidad del dólar en oro establecida en Bretton Woods. El segundo fue el aumento en el precio de los energéticos, mejor conocido como la crisis petrolera de 1973.

| Tasa de crecimiento del PNB en países seleccionados a precios constantes entre 1950 y 1970 (%) | | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|
| País | 1950-1955 | 1955-1960 | 1960-1965 | 1965-1970 |
| Austria | 7.0 | 5.2 | 4.4 | 5.1 |
| Francia | 4.5 | 4.2 | 5.9 | 5.8 |
| Alemania Federal | 9.0 | 6.0 | 4.9 | 4.8 |
| Italia | 6.0 | 5.9 | 5.1 | 5.9 |
| Suecia | 3.1 | 3.3 | 5.4 | 3.9 |
| Gran Bretaña | 2.6 | 2.4 | 3.3 | 2.4 |
| Estados Unidos | 4.3 | 2.3 | 4.9 | 3.3 |
| Japón | 1.1 | 10.0 | 10.0 | 12.1 |

Fuente: Lozoya, Jorge A., "Japón 1946 - 1990. El camino a la opulencia". Cuadernos de política Internacional. Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos. S.R.E. México 1990. Grafica No 2

¹⁵Robert. Guilan "Le Japon. Troisième puissance économique du monde". Revue de Défense nationale. París. diciembre de 1969. Pag. 1968 y sgs.

Estos dos sucesos marcaron el fin del auge económico, lo que implicó para Japón el ingreso a una fase de turbulencias y ajustes. Después de un cuarto de siglo de éxito casi continuo, la era del rápido crecimiento llegó a su fin y Japón se enfrentó a un proceso de transición que en cierta medida perdura hasta hoy.

Los desajustes económicos que trajeron estos acontecimientos dieron la pauta para que se pusiera mayor interés a las industrias en cuanto a alta tecnología y a competitividad. Se trataba de transferir cada vez más capital y más energías a la producción interna de artículos de mayor valor agregado como la maquinaria y los equipos, la electrónica y microelectrónica, y los instrumentos de precisión entre otros; en una palabra se tuvo que reestructurar el aparato productivo, reelaborar el concepto de desarrollo económico y asegurar un ritmo de crecimiento más bajo.

Gracias a las estrategias implementadas se pudo superar esta crisis y a partir de 1975 se volvió una espiral ascendente en la economía. "la tasa real de crecimiento para el año de 1976 fue del 5.7% y se obtuvo fundamentalmente gracias al crecimiento acelerado de las exportaciones que aumentaron en 17.4% mientras que las exportaciones lo hicieron en solo 9.4%"¹⁶. El crecimiento orientado hacia la exportación acarreo para Japón mayores problemas con sus socios comerciales, especialmente con Estados Unidos.

¹⁶ Lozoya , Jorge A. Op. cit. . 51

2.2 Decadencia de la economía norteamericana y auge de la economía japonesa

A principios del siglo XX las empresas capitalistas estadounidenses promovieron el sistema de acumulación de capital, siendo aquellas empresas dedicadas a la fabricación de mercancías, cuyo desarrollo se vio favorecido por las innovaciones tecnológicas. Estas nacientes industrias empezaron a requerir grandes cantidades de materia prima necesaria para sus procesos productivos. Como esas materias primas no se podían obtener de un solo centro económico, se generó una expansión hacia otros lugares, que pudieran satisfacer las necesidades. En aquella época esos lugares fueron las colonias o aquellos países independientes de menor resistencia.

Durante la Primera Guerra Mundial las economías capitalistas más poderosas adquirieron mayor fuerza, pero en los años que le siguieron a la conflagración se presentaron varios problemas y desajustes en el proceso de acumulación del capital que llevaron a un quiebre económico con la consecuente recesión grave, que a lo largo de ese tiempo se fue intensificando mayormente y, al finalizar la Segunda Guerra Mundial, la economía que salió más fortalecida fue la economía estadounidense.

Estados Unidos se colocó como potencia hegemónica del sistema capitalista mundial gracias a que el país no sufrió ataque alguno en su territorio y gracias también a que durante esta última confrontación desarrolló una economía bastante sólida especialmente en la industria bélica, posteriormente llamada "economía de guerra".

Este acontecimiento histórico facilitó a Estados Unidos imponer su hegemonía en el conjunto de economías capitalistas y con ello obtuvo la oportunidad de establecer nuevas modalidades al proceso de acumulación general a través de la expansión, como un "proceso que materializa la transición hacia una nueva modalidad de acumulación a escala mundial"¹⁷

Por otra parte, fueron las grandes empresas estadounidenses las que a principios de los sesenta poseían la supremacía tecnológica. "Simplemente el 75% de las innovaciones estaban a cargo de dichas empresas, las que desarrollaron y convirtieron, como, industrias estratégicas para el desarrollo económico y la competencia internacional, a la electrónica, la aeronáutica y a las telecomunicaciones."¹⁸

Cabe resaltar de igual manera que, el patrón industrial de la posguerra "se compartió con el dinamismo de los sectores estratégicos como lo fue la industria de los bienes de capital, la metalmeccanica y el sector automotor como veremos más adelante. Si bien en 1955 la metalmeccanica representaba el 34% del crecimiento económico, en 1977 la cifra se había elevado al 43%"¹⁹. sin embargo, después de haber observado un periodo de fuerte crecimiento, hacia finales de los sesenta y principios de los setenta se marco una clara ruptura en el desarrollo del capitalismo, trayendo consigo una atmósfera de creciente inseguridad y estancamiento específicamente al interior de país.

¹⁷ Briones, Alvaro. *La división social del trabajo en escala internacional*, Tesis de Doctorado, Facultad de Economía, UNAM, México 1987, P. 283.

¹⁸ Montmorillon de Bernard. "Etats Unis. Les nouvelles strategies de l'industrie americane: De la crisis au redeploiement", *Problemes Economiques*, 3 September 1980, No 1687, p. 2

¹⁹ Fanjylber, Fernando, *La industrializacion trunca de America Latina*, Nueva Imagen, México 1987, p. 31

Apartir de entonces ya no se registraron cifras de crecimiento económico ni de productividad, de tal manera que en los años posteriores a la guerra se empezaron a manifestar diversos elementos de crisis, porque el modelo utilizado durante la confrontación fue de altas tasas de crecimiento económico y al no seguir esas líneas de producción ascendente, lógicamente empezó a repercutir en una pérdida de dinamismo en la economía, consecuencia de ello fue la contracción del crecimiento en la producción. Mientras " el ritmo de crecimiento de la producción anual del PNB era del 49%, de 1961 a 1970; para la década de los setenta dicho porcentaje disminuyó al 3.2%, en Estados Unidos fue del 2.7%, mientras que por su parte, la economía japonesa crecía a un promedio del 4%.²⁰

Esta pérdida de dinamismo de la economía capitalista representada por Estados Unidos en la década de los setenta, se explica por el debilitamiento de las actividades económicas que en la posguerra habían actuado como áreas estratégicas de crecimiento. Las innovaciones tecnológicas que en aquel momento significaron el parteaguas de la industrialización, ya no lo eran con tal intensidad. Existía una "... falta de alternativas de inversión en nuevas líneas de producción, lo que provocó que la inversión continuara canalizándose en las mismas industrias, por lo que una vez satisfechas las necesidades de los consumidores solventes, el crecimiento de la demanda disminuyó y generó aumentos en los niveles de la capacidad ociosa en la industria"²¹.

²⁰Menshikov. "Las crisis cíclicas y la inflación en los países capitalistas y perspectivas de la economía de los países en desarrollo", Investigación Económica, México, Facultad de Economía, UNAM, No 156, abril-junio, 1981, p.34

²¹Huerta, Arturo. "La industria norteamericana desde la posguerra: Su dinámica y su crisis". Investigación Económica. México, Facultad de Economía, UNAM, No 158, Diciembre 1981, p.76

Esto lo podemos ver más claramente a principios de los años setenta, en Estados Unidos se manifestó una tendencia deficitaria en su balanza de pagos. En junio de 1971, "se confirma oficialmente que las reservas de oro en dicho país habían descendido por debajo del nivel de los 10,000 dólares".²²

Después de haber alcanzado un gran desarrollo y un periodo de alto crecimiento, a finales de la década de los setenta y a principios de la década de los ochenta, se dio una ruptura en el desarrollo del capitalismo, no sólo en Estados Unidos sino que también se dio en los demás países industrializados. Usamos como ejemplo la economía estadounidense por que es la más representativa del sistema capitalista. Decimos que hubo una ruptura en el desarrollo del capitalismo por que, se presentó una des aceleración en el proceso de innovación científico-tecnológico al enfocarse exclusivamente al desarrollo de la industria nuclear y se dejó de lado la inversión en nuevas líneas de producción. Al no haber existido una retroalimentación científica y tecnológica suficiente para reactivar el aparato productivo, la productividad bajó.

Esta manifestación es un claro signo de la crisis generalizada que conlleva a la internacionalización del proceso productivo con el fin de lograr nuevamente un grado de competitividad, lo cual genera, otra forma de división internacional del trabajo, y un nuevo mecanismo llamado "reconversión industrial".

Este mecanismo es una estrategia diferente y significa el impulso de innovaciones tecnológicas incorporadas al proceso industrial para mitigar los estragos de la crisis, esta medida es impulsada por algunos países industriales para organizar la producción en un orden global con la incorporación de las naciones de menor grado de industrialización al proceso de acumulación de capital a escala mundial.

²² Paz Snopek, Pedro. "La actual crisis del mundo capitalista y la crisis monetaria internacional: Los problemas monetario-financieros del tercer mundo", *Investigación Económica*, México Facultad de Economía, UNAM, No. 156, abril-junio 1981, P. 195.

El impulso que los Estados desarrollados dan a estas áreas está conformando el camino a lo que Daniel Bell llama una "Sociedad postindustrial"²³ en la cual se diseñan nuevos esquemas de división internacional del trabajo, nuevas ramas económicas, base para otra forma de acumulación de capital, como una consecuencia de esta crisis.

²³ Daniel Bell. *La sociedad post industrial*, Nueva imagen. México, 1979, P. 6

2.4 La rivalidad en el comercio de autos

Como ya vimos, la revolución industrial norteamericana trajo consigo la industrialización del país y con ello la innovación de tecnologías y nuevos inventos. Para finales del siglo XIX, se desarrolló la industria automotriz debido al número de automóviles que se estaban produciendo en esa época en los países europeos y el deseo de competir con ellos.

En el año de 1897 se estableció formalmente la industria automotriz estadounidense; diez años más tarde de haberse establecido esta empresa, se implantó un modelo de producción en serie y se desarrolló un sistema de organización industrial, debido al impacto que ocasionó el automóvil en la sociedad estadounidense.

El desarrollo de la producción en serie y el mercado en masa de la industria automotriz fueron conceptos inseparables y propiamente identificados por Henry Ford, quien fue el único hombre en observar el potencial de la producción del vehículo mismo que denominó: "El auto de la gran multitud". Otros personajes como Olds, Brush, etc. constructores de autos también, quedaron a la zaga por utilizar métodos anticuados e ineficientes que les generaban costos no competitivos.

Henry Ford creó la "fórmula correcta" al determinar la necesidad de construir el auto bajo el término del mercado masivo y después utilizar el método de manufactura de construcción, fundando de esta manera la Ford Motor Company en 1903; apareció sucesivamente, la General Motors gracias a Buick y con la implementación de Maxwell-Briscoe, empezó la Chrysler; una vez establecidas estas empresas se vieron en la necesidad de iniciar un proceso de mejoramiento en las unidades para poder competir con las industrias del automóvil europeo, que por cierto no solo las sobrepasaron sino las dejaron un poco a la zaga debido a la implementación de la técnica empleada por Henry Ford.

En 1912 esta misma técnica le permitió a Ford crear el automóvil modelo "T" que llegó a tener un éxito espectacular, tanto, que se vendieron ocho mil unidades ese año y ochenta mil el año siguiente. "El éxito del modelo "T" fue algo grande para Henry Ford, quien decidió abandonar todos los otros modelos Ford y concentró los esfuerzos de su compañía a trabajar exclusivamente en la producción de este tipo. Rápidamente aumentó la demanda, pero el mercado aún se encontraba inestable por la falta de alta tecnología; lo cual podría cambiar el gusto del público. Sin embargo, Ford se preocupó por continuar vendiendo el modelo " T ", haciéndolo el líder de la manufactura de automóviles de su país"²⁴.

Tuvo que transcurrir una década, de 1910 a 1920 para que la industria del automóvil alcanzara su madurez, y después de un tiempo de reorganización y ajustes, finalmente las industrias del automóvil se consolidaron en el mercado norteamericano como las "tres grandes". En esa misma época se suscitó la Primera Guerra Mundial que trajo un gran impacto para la industria del automóvil, porque ya no sólo se produjeron automóviles para el consumidor sino que también se fabricaron unidades diseñadas para la Guerra, este hecho trajo como consecuencia el desarrollo de nuevas técnicas de ensamblaje, nuevas tecnologías y la ocupación en el aspecto laboral pasó a ser más allá del cincuenta por ciento, pero este auge no duró mucho tiempo porque después vino el ciclo recesivo en la economía, conocido como la gran depresión.

De esta manera al final de la Guerra hubo un repunte extraordinario en la economía pero con la recesión, al no adecuarse las economías a los cambios, se afectó negativamente la producción. Una vez superada la crisis, el país se empezó a preocupar otra vez por establecer un dominio económico mundial, esto trajo como consecuencia de nueva cuenta una acumulación del capital y la producción de vehículos alcanzó ventas de un 1,116,119 en 1921 a 5,337,087 en 1929 concentrándose esta vez en una mejor reestructuración del oligopolio para las tres firmas principales.

²⁴Halliday, John. *A political History of Japanese Capitalism*. P. 539

Los adelantos de las tecnologías y la necesidad de nuevos mercados hace que se empiece a expandir la industria automotriz a nivel internacional y el primero en iniciar dicha expansión fue el fabricante más grande de Estados Unidos, al introducir el modelo "T" y la producción en cadena, después le siguieron Chrysler, posteriormente General Motors y así sucesivamente.

Europa, por su parte, con mercados más pequeños, tardó más tiempo en adaptar las técnicas de producción en gran escala, que se introdujeron hasta 1920, pero nunca en medida comparable como se hizo en Estados Unidos. El empleo de estas nuevas técnicas de producción dio pie a una creciente concentración dentro de los límites nacionales e impulsaron a las empresas a buscar nuevos mercados de distribución.

En los años posteriores a la Primera Guerra Mundial se creó un panorama internacional en el que Estados Unidos, Gran Bretaña, Alemania, Francia e Italia eran quienes dominaban la exportación hacia América Latina, Asia y en menor medida África, al mismo tiempo que mantenían sus respectivos mercados internos a la zaga de los adelantos tecnológicos. "Si bien la exportación fue la forma de expansión predominante, en este período también se establecieron plantas de armado en el exterior"²⁵.

Después de la Segunda Guerra Mundial se incrementó en un mayor número la manufactura de automóviles de cada uno de los países productores, lo que les permitió crecer más allá de los límites de sus fronteras nacionales con mayor rapidez.

Cuando se empezaba a vivir una etapa de expansión del capital a nivel internacional, las empresas japonesas hicieron su aparición en este contexto, esto se debió a la recuperación vertiginosa que resultó de la inyección de capital extranjero que se le había proporcionado después de la Guerra.

²⁵ Lifschitz, Edgardo. *El complejo automotriz en México y América Latina* P. 22

"En efecto, en la posguerra se desarrolló el pueril de la industria automovilística, estableciéndose una clara distinción con la estructura típicamente nacional del período anterior. Este hecho se hizo evidente en la expansión del comercio de automóviles y en la interpenetración de los mercados de los principales países productores. Crecieron las operaciones de armado y fabricación en el extranjero, por parte de las grandes empresas"²⁶. A principios de la década de los sesenta comenzó a manifestarse este auge automovilístico, favoreciendo a Estados Unidos a Europa y a Japón, los cuales en ese mismo período y ante la crisis petrolera de 1973 y 1979, tuvieron que adaptarse para producir vehículos pequeños y medianos; las empresas de estas regiones que no adquirieron la suficiente capacidad para hacerlo tendieron a su desaparición.

En estos cambios no sólo la crisis petrolera llegó a afectar de manera muy significativa el comercio de automóviles; también hay que tomar en cuenta la participación de los procesos de acumulación de capital en el mundo, ya que en este período en Estados Unidos y Europa el crecimiento de los ingresos no permitía ya aumentar el número de posibles consumidores y por ese motivo el reemplazo del auto usado por el nuevo comenzó a ser muy lento.

Toda esta serie de factores hicieron que las empresas buscaran una nueva estrategia que les permitiera seguir la competencia del mercado para lo cual las empresas decidieron:

- Disminuir el tamaño de los vehículos

- Automatizar el proceso productivo

- Modificar los modelos de los vehículos

²⁶ Lifshitz, Edgardo. Op. cit., P. 24

"Estos elementos llevaron a la agudización de la competencia, que es fácilmente observable en los precios de los automóviles, que siendo en muchos casos del mismo tipo y de empresas diferentes gozaban de muy poca diferencia, situación que desemboca en la posibilidad de un gran número de compradores. Este hecho agravó la situación de las empresas para las cuales el vehículo grande era su producción específica, a las que pretendían avanzar de la producción de vehículos pequeños a vehículos grandes y a las empresas que no supieron desenvolverse de manera rápida"²⁷. Tal fue el caso de las compañías estadounidenses.

Como es de suponerse, las empresas que tenían más experiencia en la producción de vehículos pequeños y bajos costos de mano de obra tenían asegurada su participación en el mercado, concretamente las empresas japonesas que poco a poco fueron adquiriendo supremacía en el mercado mundial desplazando al líder tradicional que era Estados Unidos.

Desde luego, el arma económica pasó a jugar un papel crucial para Estados Unidos debido a la pérdida de competitividad en los años siguientes, el país se empeñó en diseñar estrategias para presionar a sus amigos económicos en el caso específicamente de los japoneses; tales estrategias han tomado forma de sanciones comerciales y represalias del mismo tipo. Sin embargo, al igual que en otras ocasiones, Estados Unidos ha querido sortear sus desventajas, no a través de una adecuación en sus esquemas de inversión en investigación y desarrollo, o de un replanteamiento de sus parámetros de gastos y productividad, sino a través de un mecanismo político de coerción económica que intenta cargar el enorme peso de su ineficiencia industrial, sobre los hombros de su rival comercial.

A diferencia del manejo punitivo de los instrumentos económicos por Estados Unidos, el Japón ha sabido desarrollar su política comercial hacia ese país con base en ofensivas de carácter productivo y armas estratégicas basadas en la competitividad.

²⁷ Lifschitz, Edgardo Op. cit., P. 171

"Estos elementos llevaron a la agudización de la competencia, que es fácilmente observable en los precios de los automóviles, que siendo en muchos casos del mismo tipo y de empresas diferentes gozaban de muy poca diferencia, situación que desemboca en la posibilidad de un gran número de compradores. Este hecho agravó la situación de las empresas para las cuales el vehículo grande era su producción específica, a las que pretendían avanzar de la producción de vehículos pequeños a vehículos grandes y a las empresas que no supieron desenvolverse de manera rápida"²⁷. Tal fue el caso de las compañías estadounidenses.

Como es de suponerse, las empresas que tenían más experiencia en la producción de vehículos pequeños y bajos costos de mano de obra tenían asegurada su participación en el mercado, concretamente las empresas japonesas que poco a poco fueron adquiriendo supremacía en el mercado mundial desplazando al líder tradicional que era Estados Unidos.

Desde luego, el arma económica pasó a jugar un papel crucial para Estados Unidos debido a la pérdida de competitividad en los años siguientes, el país se empeñó en diseñar estrategias para presionar a sus amigos económicos en el caso específicamente de los japoneses; tales estrategias han tomado forma de sanciones comerciales y represalias del mismo tipo. Sin embargo, al igual que en otras ocasiones, Estados Unidos ha querido sortear sus desventajas, no a través de una adecuación en sus esquemas de inversión en investigación y desarrollo, o de un replanteamiento de sus parámetros de gastos y productividad, sino a través de un mecanismo político de coerción económica que intenta cargar el enorme peso de su ineficiencia industrial, sobre los hombros de su rival comercial.

A diferencia del manejo punitivo de los instrumentos económicos por Estados Unidos, el Japón ha sabido desarrollar su política comercial hacia ese país con base en ofensivas de carácter productivo y armas estratégicas basadas en la competitividad.

²⁷ Lifschitz, Edgardo Op. cit., P. 171

3 Conflicto comercial Estados Unidos-Japón sobre el comercio de autos

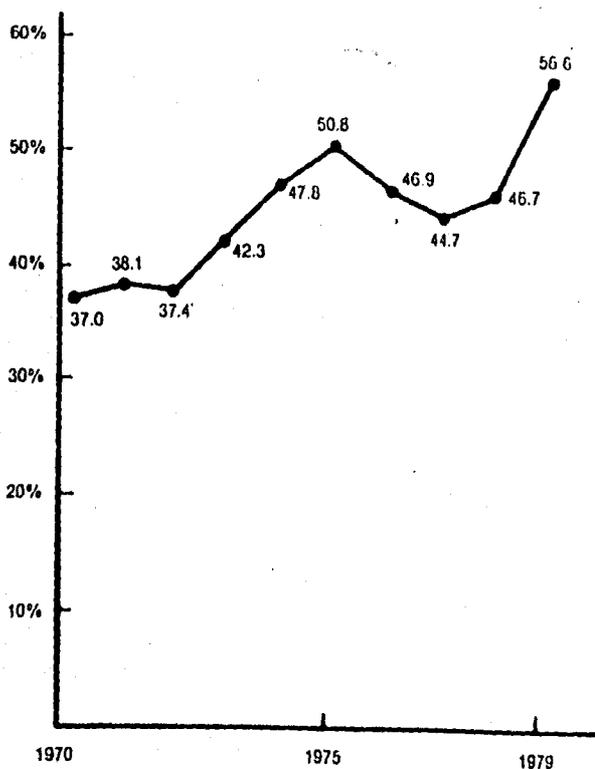
3.1 Origen y desarrollo del conflicto en el comercio de automóviles

El origen del conflicto en el comercio de automóviles entre Japón y Estados Unidos lo vamos a encontrar después de la Segunda Guerra Mundial. En el año de 1955 el total de vehículos vendidos en Estados Unidos fue de nueve millones; ese total fue una de dos terceras partes de la producción mundial, a partir de entonces, en los países productores de automóviles se inició una competencia de innovaciones tecnológicas más que de producción, "En 1955 se presentó una gran demanda de unidades en la industria automotriz en Estados Unidos; el cambio de estilo y la reducción del impuesto en su compra produjeron una venta de siete millones de nuevos autos. Por lo tanto, la venta se fue multiplicando sucesivamente por periodos de tiempo, representando un 1.9 % en el mercado mundial"²⁸.

En 1960 las empresas estadounidenses fabricantes de automóviles se dedicaban a producir autos grandes; las marcas más aceptadas eran Lincoln, Mercury, Buick y Oldsmobil; la producción de autos grandes representó un problema a futuro para estas compañías ya que para la década de los setenta, específicamente en el año de 1973 con la crisis petrolera, el gobierno estadounidense autorizó al departamento de energía suprimir y controlar los precios de los hidrocarburos.

²⁸White, Lawrence J. *The automobile industry since 1945*. Harvard University Press. Cambridge, Massachussets. 1971. P. 15

El incremento en los energéticos cambio totalmente la demanda de los autos grandes por los autos compactos, en Estados Unidos " En 1972 el mercado de autos pequeños llegó a ser de aproximadamente 37%, en 1975 del 50.8%, y después de 1975 la demanda decayó, pero en 1979 con la segunda crisis petrolera, la demanda volvió a subir hasta un 56%²⁹. (ver gráfica 3). Esta medida afectó gravemente a las industrias norteamericanas en la producción de coches.



Fuente: U.S. - Japan Trade Council Report No 8, February 29, 1980 - Gráfica No 3

²⁹ Desiler, I.M. *Coping with U.S.-Japanese Economic Conflicts*. P. 70

Las " tres grandes " hicieron esfuerzos por adaptarse a esa realidad, por ejemplo la General Motors introdujo el modelo Chevette; la Ford el modelo Pinto y Bobcat y la Chrysler Omni y Horizon, para compensar la competencia extranjera, sin embargo, el cambio a esta nueva realidad no fue total, por que las compañías siguieron poniendo más énfasis en la producción de carros grandes, quizás por que resultaban más redituables, por ser más costosos, para los fabricantes.

La no adaptación a las demandas del mercado trajo como consecuencia la pérdida del mismo por parte de los estadounidenses y para el año de 1979 el promedio de autos compactos vendidos fue de 56% en relación al de autos grandes que fue de 44%. En los primeros meses de 1980 la diferencia fue de 64% en favor de los compactos y 36% de los grandes.

Como podemos darnos cuenta, la diferencia en la demanda, resultó en favor de los autos compactos provenientes del mercado exterior, principalmente de Japón, por ser este el único país que se adaptó rápidamente a las innovaciones tecnológicas y al incremento en su productividad. Cabe señalar que para la primera mitad de los ochenta, "el 92.2% de las innovaciones japonesas, constituían el perfeccionamiento de la tecnología existente, lo cual lo colocaba en un lugar estratégico, como uno de los países que marcaba la pauta de la tecnología de punta"³⁰.

"La crisis del automóvil" surge como consecuencia de esta revolución tecnológica, en el contexto de las dificultades en el comercio entre Estados Unidos y Japón, ya que previamente se habían suscitado algunos otros problemas como fue el caso de los textiles y los televisores a color que estuvieron a punto de llevar a ambos países a una seria confrontación política.

³⁰Junichi, Yamamoto. "siete enigmas sobre la economía japonesa", en Romero Castilla. Alfredo, Et.al.,

Japón hoy, siglo XXI, México 1987, P. 28.

En 1980 la situación de la industria automotriz pone nuevamente a las dos economías en una posición un tanto contradictoria por ser la industria de mayor importancia para ambos países.

El grupo responsable de esta querrela por parte de Estados Unidos fue el sindicato de automóviles, United Auto Workers (U A W, por sus siglas en inglés), por ser el sector más afectado. Esta organización presionó al gobierno norteamericano para que impusiera sanciones a los autos importados de Japón, alegando que el gran número de dichos automóviles era una de las causas del declive de las industrias nacionales y el desempleo en ese sector.

Precisamente en el año de 1980 el gobierno estadounidense había decidido involucrarse en las negociaciones con el gobierno japonés, debido a la presión que la organización sindical estaba ejerciendo y debido también a que el año anterior el mismo gobierno, había participado con un crédito de dos billones de dólares a la compañía Chrysler para salvarla de la bancarrota.

Esta "crisis del automóvil" dio a los estadounidenses nuevas armas para hacer presión a los viejos argumentos que se suscitaron en el comercio de textiles y televisores a color; el nuevo argumento lo basaron en tres aspectos:

1.- Los estándares:

Los estándares implicaban las regulaciones que los japoneses imponían a los autos provenientes de Estados Unidos vendidos en Japón por no cumplir con los requerimientos de producción y por esto tenían que ser modificados para su venta en el país.

2.-Restricciones a la importación:

La representación comercial norteamericana pedía a las manufactureras japonesas usar más partes automotrices en el ensamblado final de sus unidades, ya que este sector estaba completamente protegido por el gobierno.

3.- Inversión japonesa en Estados Unidos:

El gobierno estadounidense requería de la inversión japonesa en ese país como un ejercicio de buena cooperación internacional y para subsanar el alto índice de desempleo, Mientras que la posición del Ministerio de Comercio e Industria Internacional (MITI, por sus siglas en inglés), representando al gobierno japonés fue básicamente la de convencer a las compañías japonesas productoras de autos a que construyeran plantas ensambladoras en Estados Unidos; misión que no fue nada fácil por que las compañías japonesas argumentaban que el rápido incremento de los autos japoneses se debía a la gran demanda que tenían en Estados Unidos y el incremento en las exportaciones no tenía ninguna relación directa con el alto desempleo en la Unión Americana; sin embargo la respuesta del lado norteamericano fue una amenaza de imponer medidas proteccionistas a su mercado. El 28 de febrero de 1980, el embajador de Estados Unidos, Mike Mansfield en un mensaje afirmó : "A menos que Toyota y Nissan, decidan invertir en Estados Unidos, el gobierno estadounidense podría tomar acciones proteccionistas"³¹.

A tales amenazas el MITI propuso poner más énfasis en la promoción de autos importados procedentes de Estados Unidos, la disminución de impuestos a los automóviles grandes y la eliminación de tarifas a las autopartes. Con esta serie de medidas adoptadas por ambas partes, se llegó a un acuerdo temporal.

³¹ Yomiury Shimbun, Tokyo, 5 de Febrero de 1980

3.2 Crisis del automóvil

Como vimos anteriormente la crisis del automóvil encontró una salida momentánea gracias a la disposición de ambos gobiernos de mantener el libre cambio comercial y a que las empresas japonesas decidieron establecer plantas ensambladoras en Estados Unidos, evitando con ello las amenazas del gobierno estadounidense de boicotear los automóviles procedentes de Japón.

En los años posteriores, la campaña del presidente Reagan fue el pretexto para obligar al gobierno japonés a que redujera "voluntariamente" el número de automóviles exportados hacia esa nación. Esta política se mantuvo por un determinado tiempo debido al panorama recesivo que enfrentaba la economía estadounidense, y que repercutía directamente en la industria automotriz la cual, "de 1979 a 1980 tuvo un crecimiento anual en su producción del 22%. Un leve crecimiento del 30% se observó en 1986, para después ir decreciendo hasta llegar en el primer semestre de 1989 al 1%"³². Mientras Estados Unidos perdía productividad y dinamismo, las empresas japonesas ganaban esos espacios en la escena comercial a escala internacional debido al incremento en su productividad, como resultado de una inversión mayor en innovaciones tecnológicas cuyo conocimiento impulsa la producción industrial japonesa.

Todo esto mediante la estrategia de un mercado cerrado a la inversión masiva de capitales extranjeros, y su política que se ha basado en el fomento a las exportaciones. Es decir, proteccionismo y expansión han sido dos de los elementos determinantes del proyecto nacional japonés, política que lo ha llevado a una guerra comercial o un recrudecimiento de las tensiones comerciales con Estados Unidos.

³² Examen de la Situación Económica de México, BANAMEX, septiembre de 1989, P. 404

Pero en el año de 1993 el conflicto automotriz nuevamente se hizo presente entre ambos países y las negociaciones para la apertura del mercado japonés por parte de Estados Unidos dan inicio veinte meses antes de que expirara el acuerdo entre los dos países para la compra voluntaria de autopartes estadounidenses por un valor de 19 millones de dólares. A partir de esa fecha los avances en las negociaciones fueron mínimos y controvertidos, los paneles de negociación no llegaron a ningún acuerdo en dos años de intensas negociaciones, pero a mediados de mayo de 1995 se llegó a un punto máximo del conflicto, cuando se declararon rotas las conversaciones. Hasta ese momento la agenda de negociaciones se había concentrado en las propuestas de Estados Unidos sobre tres aspectos:

- Mejorar las condiciones de venta de autopartes importadas en Japón.
- Incrementar las compras de refacciones importadas.
- Cambiar el sistema japonés de inspección, de reparación de autos y de control de calidad de automóviles.

Sin embargo, la principal causa de ruptura de las negociaciones se debió a la insistencia de Estados Unidos para que las compañías japonesas se comprometieran a efectuar "compras voluntarias" de autopartes estadounidenses, así como a las amenazas de aplicar sanciones comerciales si no aceptaba dichas compras. Una vez rotas las conversaciones, el gobierno norteamericano anunció el 16 de mayo de 1995 que si para el 28 de junio de ese mismo año no se llegaba a un acuerdo, tomaría las siguientes medidas:

- Elevar en un 100% la tasa de impuestos a 13 modelos de autos de lujo importados de cinco compañías japonesas * por un monto de 5.9 miles de millones de dólares anuales. El ejercicio de esta medida está previsto por la sección 301 de la ley de comercio de Estados Unidos, según la cual " el ejecutivo puede imponer aranceles u otro tipo de restricciones a las importaciones provenientes de un país que mantenga restricciones injustificadas o inequitativas obstaculizando el comercio de dicho país".³³
- Notificar a la Organización Mundial de Comercio (OMC) la intención de recurrir al mecanismo de solución de controversias previsto en ella para resolver los desacuerdos con Japón en ese sector. La notificación a la OMC constituyó un paso previo a la solicitud formal del gobierno estadounidense para la constitución de un panel que dirimiría las diferencias comerciales entre ambos países. La demanda estadounidense establecía que los japoneses mantenían prácticas comerciales informales en los sectores de automóviles y autopartes, que impedían el acceso de los productos extranjeros al mercado japonés.

El Gobierno de Estados Unidos siempre ha argumentado que su creciente déficit comercial es el resultado de la imposibilidad de penetrar el mercado japonés, principalmente de automóviles y sus componentes. En la última década, Japón y Estados Unidos han firmado cerca de 40 acuerdos con el propósito de equilibrar sus balanzas comerciales. La mayoría de estos acuerdos han comprendido sectores específicos que abarcan productos como el vidrio, la manzana, la carne de res, productos de madera, semiconductores, telecomunicaciones y manufacturas para satélites, principalmente.

*Honda: Acura Legend y 3. 2 TL; Toyota: Lexus IS400, SC400, SC300 y ES300;
Nissan: Infinit Q45, 130 y J30; Mazda: 929 y Milena; Mitsubishi: Diamante.

³³ Acta de Comercio y Aranceles de 1974. (Omnibus trade and competitiveness act.)

A pesar de la conclusión de estos acuerdos, desde 1980 el déficit comercial de Estados Unidos no sólo no se ha corregido, sino que se ha incrementado significativamente. El consumo de productos importados en Estados Unidos es muy alto debido a que su sector industrial no satisface la demanda interna. Es pues bien claro que el déficit de la balanza comercial estadounidense está más relacionado con problemas estructurales del aparato industrial, que con barreras al comercio. Por su parte, Japón rechaza contundentemente la pretensión estadounidense de instrumentar sanciones comerciales unilaterales en su contra, así como las presiones directas sobre sus compañías para que acepten "acuerdos voluntarios" de compras de autopartes además de elaborar los siguientes puntos:

- Japón estaría en disposición de mejorar las condiciones de competencia para el establecimiento de refacciones, pero no en influir en los proveedores para que distribuyan de manera preferencial refacciones estadounidenses, como se lo habían propuesto.
- Las regulaciones nacionales a las refacciones no constituyen obstáculos al comercio. Solo el 3.6% de la producción de autopartes tanto nacionales como extranjeras están sujetas a control. Los productos extranjeros se escogen si son de alta calidad e insta a Estados Unidos a indicar cuál de sus regulaciones constituye una barrera al comercio.
- La imposición de "niveles numéricos" de compra (~~numerical targets~~) a empresas japonesas no está sujeta a negociaciones intergubernamentales. Japón rechaza que se liguen las tres materias: abastecimiento y desregulación de refacciones y a que se impongan "niveles numéricos" de compras.

FUENTE: Dirección General de Relaciones Económicas con Asia-Pacífico y Norteamérica, Acuerdo

Comercial entre Estados Unidos y Japón sobre la Industria Automotriz, julio, México 1995.

Es claro que uno de los factores que ha frenado el acceso de las tres firmas norteamericanas a Japón es su menor tecnología. Al respecto hay que recordar que a finales de la década pasada el gobierno norteamericano tuvo que apoyar económicamente la modernización de su industria automotriz, dados los notables rezagos frente a la competencia extranjera. Si bien las compañías norteamericanas han incrementado su participación en el mercado de autos compactos, las empresas japonesas siguen teniendo ventajas frente a las necesidades de los consumidores en relación a tecnología, costos, diseño, entre otros.

3.3 Soluciones aplicadas

Después de dos años de arduas negociaciones, el 28 de junio de 1995 Estados Unidos y Japón llegaron a un acuerdo en materia automotriz que contiene una serie de iniciativas a través de las cuales se busca ordenar el comercio entre ambas naciones, pero especialmente la parte que corresponde a Estados Unidos.

El acuerdo se logró después de varias rondas de negociaciones entre el Ministro de Comercio e Industrias y Comercio Internacional (MITI) de Japón, Ryutaro Hasimoto, y el representante comercial de Estados Unidos, Mickey Cantor. Con este acuerdo se evitó que el gobierno estadounidense impusiera tarifas especiales a la importación de vehículos japoneses de lujo, por cerca de 6 mil millones de dólares, y una guerra comercial entre los dos países.

La parte más importante de esta declaración estriba en la denominada por el gobierno de Japón como "global visión", que se refiere a que las propias compañías de autos japoneses involucradas en el conflicto, Toyota, Nissan, Honda, Mitsubshi y Mazda, serán las responsables de la instrumentación de los acuerdos de autopartes. Los principales elementos del acuerdo de autopartes se refieren a los siguientes puntos principales:

Fabricación y compra de autopartes

- Las cinco compañías japonesas fabricantes de autos elevarán en 56%, para mediados de 1998, la participación de autopartes fabricadas en sus subsidiarias ubicadas en Estados Unidos.

- Toyota incrementará su producción local de autos en Estados Unidos de 735 mil unidades en 1994 a novecientos mil en 1996 y 1.1 millones hacia 1998, así como el número de modelos producidos. Espera que su porcentaje de autos terminados en el exterior se eleve de 48% en 1994 a 60% en 1996 y 65% en 1998.
- Nissan construirá, a través de su subsidiaria, una nueva planta para el ensamblaje de motores, igualmente creará al interior de la empresa un Comité Promotor de importaciones y atenderá los casos en que sus distribuidoras filiales se nieguen a vender vehículos extranjeros.
- Honda ampliará su producción de motores en Estados Unidos 50% más para, de esta manera, llegar a producir 750 mil unidades en 1998. También realizará nuevas inversiones en ese país que generarán 1,100 nuevos empleos.
- Mitsubishi analizará la posibilidad de incrementar el número de modelos que fabrica en EUA y ampliará sus acuerdos de producción con Ford Motor Co. en terceros países. (*)

Desregularización

Japón flexibilizará el sistema de diagnóstico de emisiones a que está sujeta la producción de vehículos automotores. El objetivo principal de la medida es hacer compatible la utilización de respuestas automotrices extranjeras, muchas veces de menor precio, con la realización satisfactoria de pruebas. Así también, flexibilizará el sistema de instalación de autopartes "sensibles" en vehículos usados.

*Fuente: "Measures by the government of Japan and the government of the United States of America regarding autos and autoparts."

Distribución

Aplicación de las redes de distribución en Japón para los automóviles extranjeros y la plena libertad de los distribuidores para ofrecer todo tipo de automóviles, independientemente de su procedencia.

El acuerdo finalizó después de dos años de intensas negociaciones iniciándose el 10 de julio de 1993 y llegando a su conclusión el 28 de junio de 1995, tras arduos debates, tratando de aumentar el acceso de vehículos de importación al mercado Japonés.

De esta manera las dos naciones ratificaron el acuerdo del 28 de junio de 1995 bajo el comercio bilateral en una ronda de pláticas después de la amenaza de Estados Unidos de imponer sanciones comerciales. Las dos partes convinieron revisar dicho acuerdo cada año, hasta el año 2000.

Ambos lados acordaron también diez criterios cualitativos y siete criterios cuantitativos para juzgar el progreso del acuerdo. Los diez criterios cualitativos, apuntan a un significativo incremento en las oportunidades de ventas que resultan en el aumento de compras de partes importadas por los japoneses y los estadounidenses; ambos criterios incluyen el monitoreo de número y valor de los autos foráneos vendidos en Japón; y el número de franquicias que vendan autos de importación; el valor de las partes importadas y las compras por las plantas japonesas en Estados Unidos.

CONCLUSIONES

A lo largo de este trabajo hemos sustentado que las dos economías más grandes de la región del pacífico como son Japón y Estados Unidos mantienen una guerra comercial callada en una competencia feroz por los mercados.

Esta competencia se inicia a partir de una revolución científico - tecnológico, en donde la producción final de un artículo va a estar determinada por la innovación, la especialización industrial y la sofisticada tecnología que se aplique al proceso productivo; además en la información y conocimiento que el propio producto tenga para su renovación constante en el mercado.

A finales de la década de los setenta y mayormente en la década de los ochenta, estos factores fueron utilizados perfectamente por los japoneses iniciando así una expansión comercial silenciosa, a tal grado que sus productos empezaron a penetrar el mercado estadounidense en grandes flujos, creando una tensión entre los dos países al punto de referirse más que una relación, a una guerra comercial; en consecuencia Estados Unidos responde a esta política con una coerción implementando sanciones comerciales de todo tipo debido a su debilidad industrial y a la pérdida de competitividad.

Esta guerra se da en diferentes rubros como son productos electrónicos, televisores de color, computadoras portátiles etc., pero específicamente en el sector de los automóviles como vimos en el capítulo tres. Es precisamente en esta área donde se genera abiertamente un choque de interés entre estas dos economías, por ser uno de los renglones más importantes.

Como consecuencia de todo lo anterior el problema en el sector automotriz se empezó a gestar desde 1980, cobrando sus máximas repercusiones hasta el año de 1993, y tras dos años de arduas negociaciones, finalmente en 1995 los dos países llegaron a un acuerdo en materia automotriz cuyo principal mérito fue evitar la aplicación de sanciones comerciales.

El acuerdo firmado por los dos países se caracteriza por hacer públicas una serie de propuestas más no compromisos, relacionadas fundamentalmente con los propios planes de expansión de las principales cinco empresas productoras de autos japonesas: Mazda, Toyota, Mitsubishi, Nissan y Honda. Sin embargo, los "criterios" del acuerdo, que dio a conocer el gobierno estadounidense, derivaron de su propia interpretación basándose en los planes de trabajo de las empresas japonesas en Estados Unidos más que de un compromiso formal legal entre ambas partes.

La parte medular del compromiso radica en la denominada por el gobierno de Japón como "global visión", que se refiere a que las propias compañías de autos japonesas involucradas en el conflicto, serán las responsables de la instrumentación de los acuerdos de autopartes.

Por lo que respecta a Estados Unidos, puede ser en cierta forma una estrategia político-preelectoral en la que el presidente Bill Clinton desea asegurar la simpatía del electorado para las elecciones de 1996.

BIBLIOGRAFÍA

- Briones, Alvaro. La división social del trabajo en escala internacional. Tesis de doctorado, Facultad de Economía, UNAM 1987, 355 pp.
- Bell, Daniel, El advenimiento de la sociedad postindustrial, Nueva Imagen, México 1979, 520pp.
- Burstein Daniel. Yen, el nuevo imperio financiero de Japón y su amenaza para los Estados Unidos. Lasser press mexicana, México D.F. 1989
- Cecaña cervantes, José Luis. El imperio del dólar, Ed El caballito, México, 1990
- Degler N. , Carl, Historia de los Estados Unidos: La experiencia Democrática. et. al. ; Vers. española Harold Dies., Ed. Limusa, México, 1982.
- Clyde, Prestowitz V. Jr. How We are giving our future to Japan and how to reclaim it. "Trading Places". Basic books. Inc. Publisher. New York.
- Fajizylber, Fernando, La industrialización trunca de América Latina. Nueva Imagen, México 1987. 416 pp.
- Galewicz Wroblewska, Julio. Japón: La tercera potencia mundial. Tesis de licenciatura, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM 1972.
- Grew, Joseph C. Ten Year in Japan. Simon and Schuster, New York 1941.
- Halliday, John. A political history of japanese capitalism. Ed. Pantheon books. New York. 1975.
- Hufbauer, Gary Clyde. Comments on Trade Policy as Foreign policy, en Stern, Robert. . U.S. Trade policies in a changing world economy. the MIT Press. Cambridge Massachusetts, 1981.
- Ishihara, Shintaro. EL Japón que puede decir NO. Lasser Press mexicana. México D. F. 1991.

- James, Abegglen C. y George Stalk, Jr. Kaisha. La corporación japonesa. Ed. Plaza and Janes, España. 1986, 296 pp.
- Jequier, Nicolas. El desafío industrial japonés. Ed. Aguilar, España 1973 215pp.
- Kennedy, Paul. Auge y caída de las grandes potencias. Editorial Plaza and Janes, España, 1988.
- Lozoya, Jorge A. " Japón 1946 - 1990. El camino a la opulencia". Cuadernos de política internacional, Instituto Matias Romero de estudios diplomáticos, S. R. E. México 1990.
- McCan, Robert L. Reseña de la economía de estados Unidos Ed. (S.L. : S., 19 --) 143 pp.
- Morishima, Michio. Por qué ha triunfado el Japón. Editorial Grijalbo, México 1988.
- Morita, Akio. Made in Japan. Lasser Press mexicana, México D. F. 1987.
- Nakamura, Takafusa. El desarrollo económico del Japón moderno. Ministerio de Relaciones Exteriores, Japón 1985.
- Reischaver, Edwin O. Japan. Past and present. Charles E. Tuttle Co. Japan , 1970 pp.
- Robert guillan: Le japon. Troisieme grand. editions du seuil, Paris, 1969.
- Romero Castilla, Alfredo, Et. al., Japón hoy, Siglo XXI, México 1987, 149 pp
- William-J. Barnds, Japan and the United States. Challenges and Opportunities. New York University Press. 1993
- White, Lawrence J. The automobile industry since 1945. Harvarri University Press. Cambridge, Massachussets. 1971.

- Ashworth, William . Breve historia de la economía internacional, 1850 - 1950/ tr. del ingles de Manuel Sanchez Sarto, México: Fondo de Cultura Económica 273 pp.
- Zapata Gareshe, Eugene Deshapelles. La coerción Económica en la política exterior de los Estados Unidos, Tesis de licenciatura, F. C. P y S. UNAM 1992.

REVISTAS Y DOCUMENTOS

- Abella Armegol, Gloria, "Notas sobre la crisis del capitalismo", RELACIONES INTERNACIONALES, F. C. P . Y S., No 41 Vol. X, enero - abril, México 1989, 13 pp.
- BANCO NACIONAL DE MEXICO, Examen de la situación económica en México, septiembre, México 1989, 45 pp.
- Bhagwati, Jadish and Hugh T. Patric, Agressive unilateralism: América's 301 trade policy and the world trade sistem., The University of Michigan press, 1990.
- Cole, Robert, " Economy and culture: The case of US- Japan economic relations", ECONOMIC OUTLOOK USA, Summer, 1987.
- DATA FILE. The automovile industry in japan. Osaka 1986.
- Greenwald, John. "What went wrong?". en Time. November 9, 1992.
- Huerta, Arturo, "La industria norteamericana desde la posguerra: su dinámica y su crisis", INVESTIGACION ECONOMICA, No. 158, diciembre 1981, pp. 167- 192.
- Lifichitz, Edgardo. El complejo automotor en México y América Latina. UAM. México 1985.
- Maxcy, G. et. al. The moto industry. Londres 1959
- Menshikov, "Las crisis cíclicas y la inflación en los países capitalistas y perspectivas de la economía de los países en desarrollo", INVESTIGACION ECONOMICA, No 156, abril-junio 1981, pp.33- 36

- Montmorillon de Bernard, "Etats Unis. Les nouvelles strategies de l'industrie americaine: de la crise au redeploiement", PROBLEMES ECONOMIQUES. 3 September. No 1687, Paris 1980. 15 pp.
- Paz Snopek, Pedro. "La actual crisis del mundo capitalista y la crisis monetaria internacional: los problemas monetarios financieros del tercer mundo", INVESTIGACION ECONOMICA. No 156, abril-junio 1981. pp. 117-249.
- Trece, James B. "The partners ", en Business Week. February 10, 1992, p.102.

PERIODICOS

Asahi Shimbun, tokyo.

Mainichi Shimbun, tokyo.

The New York Times.

Yomiury Shimbun, Tokyo.

The Washington post.

The Wall Street Journal, New York.

MEASURES BY THE GOVERNMENT OF JAPAN AND THE GOVERNMENT
OF THE UNITED STATES OF AMERICA REGARDING
AUTOS AND AUTO PARTS

I. GOALS AND GENERAL POLICIES

- A. The goals of the Framework for A New Economic Partnership (the "Framework") established by the "Joint Statement on the Japan-United States Framework for A New Economic Partnership" of the Heads of Governments of Japan and the United States of America (the "United States") on July 10, 1993 are to deal with structural and sectoral issues in order substantially to increase access and sales of competitive foreign goods and services through market-opening and macroeconomic measures; to increase investment; to promote international competitiveness; and to enhance bilateral economic cooperation between the United States and Japan.
- B. To accomplish these goals with respect to the Japanese autos and auto parts sector, the Government of Japan and the Government of the United States each has decided to implement the measures contained in this document, "Measures by the Government of Japan and the Government of the United States of America Regarding Autos and Auto Parts" (the "Measures") with the objective of achieving significantly expanded sales opportunities to result in a significant expansion of purchases of foreign parts by Japanese firms in Japan and through their transplants, as well as removing problems which affect market access, and encouraging imports of foreign autos and auto parts in Japan.
- C. All measures described in this document (including measures related to changes in regulations) are to be taken consistent with laws and regulations applicable to each country and international law.
- D. The Government of Japan and the Government of the United States affirm the principle that vehicle manufacturers, auto parts suppliers and vehicle dealers should deal with suppliers based on the principles of free and open competition without adverse discrimination based on capital affiliation.
- E. The Government of Japan and the Government of the United States reaffirm the principles of the Framework, including the principle that all measures of the Measures (including Sections II.A and IV.B) are to be taken on a most-favored-nation basis. In this regard, the Government of Japan is prepared to take similar measures in relation to any third countries.

II. MEASURES TO ENCOURAGE IMPORTS AND TO FACILITATE MARKET ACCESS FOR FOREIGN VEHICLES IN JAPAN

A. Foreign Vehicle Dealership Market Access Plan

1. The objectives of this Foreign Vehicle Dealership Market Access Plan (the "Plan") are as follows:
 - a. to demonstrate the commitment of the Japanese vehicle manufacturers to support open and competitive distribution systems for motor vehicles in Japan;
 - b. to eliminate concerns that Japanese vehicle dealers may have about the consequences associated with carrying competing foreign motor vehicles;
 - c. to facilitate contacts between foreign vehicle manufacturers and Japanese vehicle dealers; and
 - d. to encourage foreign companies to continue to pursue market opportunities in Japan.
2. The Government of Japan welcomes and supports the Japan Automobile Manufacturers Association's (JAMA) announcement of June 28, 1995 stating the intention of its members to work to promote an open and competitive distribution system for motor vehicles in Japan.
3. The Government of Japan welcomes and supports the announcement of June 28, 1995 issued by the Japanese vehicle manufacturers that confirms that:
 - a. all dealers are free to sell competing motor vehicles and that a dealer's decision to sell one or more competing motor vehicles should not be a matter of concern to the dealer regarding such dealer's ongoing relationship with a Japanese vehicle manufacturer;
 - b. all prior consultation requirement clauses with respect to handling competing motor vehicles that previously existed in dealership agreements have been eliminated; and
 - c. they support open and competitive distribution systems for motor vehicles in Japan.
4. The Government of Japan welcomes and supports the announcement of June 28, 1995 issued by the largest motor vehicle dealers through the Japan.

Automobile Dealers Association (JADA) publicly announcing the intention of these dealers to enter into independent franchise agreements with foreign vehicle manufacturers who offer competitive terms, conditions, and products.

5. The Government of Japan specifically in writing will inform dealers which are members of JADA that they are free to sell competing motor vehicles. The Government of Japan will attach to the notice the following sections of "The Antimonopoly Act Guidelines Concerning Distribution Systems and Business Practices" (Guidelines) issued by the Japan Fair Trade Commission (the "JFTC") on July 11, 1991, which describe types of conduct, including direct or indirect restrictions on distributors' handling of competing products, which may impede free and fair competition and violate the Antimonopoly Act (the "AMA"):
 - o In chapter 4 of Part I: paragraph 2, chapeau, point 4 of paragraph 2 (i.e., circle 4), and notes 7, 8 and 9 (Restrictions on Trading Partners of Dealing with Competitors); and
 - o In chapter 2 of Part II: subparagraphs 1 and 2 of paragraph 2 (i.e., parentheses 1 and 2) and notes 4 and 5 (Restrictions on Distributors' Handling of Competing Products).

The Government of Japan's notice to JADA members will indicate that the attached Guidelines are applicable to relationships between motor vehicle manufacturers and dealers. It also will point out that any person, including a Japanese vehicle dealer, may report to the JFTC suspected violations of the AMA. The notice will inform dealers that the confidentiality of such report will be strictly protected and the report may be provided anonymously.

6. The Government of Japan and the Government of the United States will each designate an appropriate government contact person to take the steps set out in paragraph 7. In addition, the Government of Japan is pleased to note that each Japanese vehicle manufacturer has selected an appropriate senior company official who will be responsible for managing the aspects of the dealer-manufacturer relationship as set out in paragraph 7. The governments will provide the names and phone numbers of the company and government contact persons upon request by any interested party. In addition, the Government of the United States is pleased to note that each U.S. vehicle manufacturer has selected an appropriate senior company official who will be responsible for managing the aspects of the dealer-manufacturer relationship in Japan and for taking steps as set out in paragraph 7.
7. The Government of Japan is pleased to note that foreign vehicle manufacturers may contact the Japanese company contact person and/or the government

contact persons when seeking franchise agreements or other distribution arrangements in Japan.

- a. The Government of Japan is pleased to note that upon request by a foreign vehicle manufacturer, the Japanese company contact person will:
 - i. meet and explain to each dealer identified by the foreign manufacturer the Japanese manufacturer's company policy, including that the dealer is free to enter into distribution arrangements with foreign vehicle manufacturers, and that a dealer's decision to sell competing vehicles should not be a matter of concern to the dealer regarding its on-going relationship with the Japanese vehicle manufacturer;
 - ii. respond to any questions or concerns the dealer may have about its continuing relationship with the Japanese manufacturer;
 - iii. review the factual basis of any complaint and take appropriate steps in accordance with the company's internal AMA compliance program.

- b. The contact person of the Government of Japan will:
 - i. upon request by a foreign vehicle manufacturer or Japanese vehicle dealer, affirm that Japanese dealers are free to sell competing motor vehicles;
 - ii. upon request by a foreign vehicle manufacturer or Japanese vehicle dealer, redistribute to the dealer the letter and attachments referenced in paragraph 5 above and point out that they may report to the JFTC any suspected violations of the AMA;
 - iii. provide information to the JFTC where such information indicates the existence of practices that may violate the AMA, so that the JFTC can take such steps as deemed appropriate; and/or
 - iv. upon request by a foreign vehicle manufacturer or Japanese vehicle dealer, take other appropriate actions in support of the objectives of this Plan.

- c. The Government of the United States is pleased to note that upon

request by a Japanese vehicle dealer, the U.S. vehicle manufacturer contact person intends to:

- i. confirm the terms under which the dealer will begin distributing the U.S. vehicle manufacturer's products; and
 - ii. respond to any questions or concerns the dealer may have about the U.S. vehicle manufacturer's policies for entering into dealership arrangements, including competitive terms, conditions and products.
- d. Upon request by a Japanese vehicle dealer, the contact person of the Government of the United States will:
- i. provide the names and telephone numbers of U.S. company contact persons;
 - ii. facilitate meetings between Japanese vehicle dealers and U.S. vehicle manufacturers; and
 - iii. provide appropriate information about U.S. vehicle manufacturers and products.
8. The two Governments confirm that Japanese vehicle dealers and foreign vehicle manufacturers are not bound to use this Plan, and are free to establish franchise agreements or other distribution arrangements through whatever means they choose in a manner consistent with the laws and regulations of Japan and international rules.

B. Measures to be Taken by the Government of Japan

1. The Government of Japan will provide vehicle owner registration information to foreign vehicle manufacturers under the same conditions, including access to volume, detail and quality, as it provides such information to Japanese vehicle manufacturers, when they apply for such information to the Ministry of Transport ("MOT"). The Government of Japan confirms that the procedures it uses to provide the registration information will continue to be transparent. MOT will promptly respond to questions concerning the procedures from foreign vehicle manufacturers so that they can utilize the procedures.
2. To support the development, distribution and marketing of foreign motor vehicles into Japan, the Government of Japan is to:
 - a. provide financial support to the Japan External Trade Organization

(JETRO) for the following activities:

- i. exhibitions of foreign motor vehicles in Tokyo, Osaka, Nagoya, Sapporo, Fukuoka and other cities in Japan;
- ii. long term exhibitions for foreign motor vehicles in public areas such as airports and railway stations;
- iii. test driving sessions for potential customers in Tokyo, Osaka, Nagoya, Sapporo and Fukuoka; and
- iv. seminars to provide domestic dealers with basic information on handling foreign vehicles.

JETRO is expected to implement the activities set out in this subparagraph a. with the cooperation of relevant organizations and foreign firms upon request and as necessary.

- b. provide wide-ranging financial incentives to promote the importation of foreign motor vehicles and to facilitate the establishment of manufacturing, sales and research and development facilities in Japan, including:
 - i. import promotion financing from the Japan Development Bank that is designed to provide low interest loans for activities such as constructing and equipping facilities for inspections and improving product features when a foreign company sets up a sales base in Japan that will facilitate importation and sale of foreign manufactured products, including motor vehicles, in Japan;
 - ii. product import financing from the Export-Import Bank of Japan that provides funds to increase imports of manufactured products; and
 - iii. loans to facilitate import sales from the Small Business Finance Corporation and People's Finance Corporation that provide the financing needed to increase sales of imported products.

Measures

Taken

C. Measures to be Taken by the Government of the United States

1. The Government of the United States will provide support to the U.S. vehicle manufacturers to expand exports of U.S. motor vehicles to Japan. Among other measures, the Government of the United States will:

- a. support the participation of U.S. motor vehicle manufacturers in Japanese motor vehicle shows;
 - b. encourage U.S. motor vehicle manufacturers to continue to make efforts to increase exports to Japan; and
 - c. provide other appropriate government support for increased exports of motor vehicles to Japan.
2. The Government of the United States will support on-going efforts of U.S. manufacturers to continue to increase their provision of competitive products under competitive terms and conditions.

III. MEASURES TO EXPAND PURCHASES OF FOREIGN PARTS BY JAPANESE FIRMS IN JAPAN AND THROUGH THEIR TRANSPLANTS

A. Measures to be Taken by the Government of Japan

1. For the purpose of promoting relationships between Japanese vehicle manufacturers and auto parts suppliers, the Government of Japan will support the Japanese vehicle manufacturers' activities to:
 - a. expand research and development ("R&D"), design, engineering and supplier support and outreach capabilities in foreign countries;
 - b. increase suppliers' sales opportunities in Japan and other countries where they are located, without adverse discrimination based on capital affiliation; and
 - c. continue to open design-in and procurement processes to foreign parts suppliers in Japan and to suppliers in other countries through the use of fair, competitive, transparent and non-discriminatory procedures.
2. To support the importation of foreign auto parts into Japan, the Government of Japan is to:
 - a. provide financial support to **JETRO** for the following activities:
 - i. conducting exhibitions of foreign auto parts in Tokyo, Osaka, Nagoya, Sapporo, Fukuoka and other cities to promote transactions between foreign auto parts suppliers and Japanese vehicle manufacturers and to familiarize Japanese consumers with foreign aftermarket products;

3. The Government of the United States will encourage the U.S. auto parts suppliers to continue to provide competitive products under competitive terms and conditions.

IV. REGULATORY REFORM BY THE GOVERNMENT OF JAPAN

A. Japanese Government Procedures in the Auto Parts Aftermarket

General Principle:

1. The Government of Japan will initiate deregulation of the auto parts aftermarket through full and effective implementation of the measures set out below. The purpose of these deregulation measures is to improve market access for competitive foreign auto parts suppliers in the Japanese auto parts aftermarket, while maintaining appropriate automotive safety and environmental standards.
2. In addition to the specific measures below, the Government of Japan will continue to review its regulations affecting the auto parts aftermarket, and will evaluate and respond as soon as possible to requests brought forward by foreign vehicle manufacturers and auto parts suppliers to improve market access for them in the automotive parts aftermarket.

Deregulation of Disassembling Repair Requirements (Critical Parts Requirements)

Requirements

3. The Government of Japan will implement the following measures with respect to the administrative definition of "disassembling repair". Under paragraph 1 of Article 64 of the Road Vehicles Act, disassembling repairs must be inspected by MOT if not performed at a certified or designated garage. The definition of disassembling repair is determined administratively by MOT, and includes certain parts replacement operations that involve the dismounting of one or more of the following seven vehicle systems: engine system, power train system, running system, steering system, brake system, suspension system, and coupling devices. Auto parts replacement operations outside the definition of disassembling repair can be performed by anyone without requiring MOT reassembling inspection.
 - a. The Government of Japan will increase the transparency of the definition of disassembling repair in order to improve understanding by Japanese consumers, repair and service businesses, and foreign and domestic auto parts suppliers regarding the legal alternatives for automotive repair and servicing at certified garages or other repair and

service businesses. In this regard:

- i. Annex A indicates the current status under the definition of disassembling repair of certain commonly performed parts replacement operations.
 - ii. Upon request by an interested person, MOT will inform the interested person, in principle within 30 days, whether a specific parts replacement operation is or is not within the definition of disassembling repair, and will inform repair and service businesses and auto parts wholesalers and retailers. If the request is submitted in writing, MOT will respond in writing, if so requested.
- b. The Government of Japan will conduct a broad and full review of the definition of disassembling repair. The purpose of the review will be to increase alternatives for automotive repair and servicing in Japan to the fullest extent possible, through removing from the definition of disassembling repair all parts replacement operations which are not necessary to include in the definition in order to ensure safety and environmental protection. The review will be completed within one year from August 23, 1995.
 - c. In the review, the Government of Japan will specify each parts replacement operation which no longer will be within the definition of disassembling repair, and will inform designated, certified, and other repair garages as well as auto parts wholesalers and retailers of each decision to remove a parts replacement operation from the definition as soon as such decision is made. In this regard, the Government of Japan is pleased to note that changing shock absorbers, struts, power steering systems and trailer hitches will be removed from the definition of disassembling repair within two months from August 23, 1995.
 - d. In conducting the review, the Government of Japan will bear fully in mind the purpose of the review as stated in paragraph b. and will give due consideration to the progress of motor vehicle technology, regulations in other countries regarding the replacement and inspection of the particular parts under review, and requests and comments submitted by interested parties including foreign and domestic auto parts companies.
 - e. The Government of Japan will set up a contact point in MOT which deals with requests and complaints with regard to the definition of disassembling repair, and will establish and publish a procedure in

which MOT responds to the requests and complaints, in principle within one month from receiving them. If the response of MOT is not favorable to those who made the request, MOT will provide them with the specific reason for the response and give them an opportunity to request a review of the response. The request or complaint may be submitted orally or in writing. If it is submitted in writing, MOT will respond in writing, if so requested. The review of the response will be completed in principle within one month from receiving the request for review. Any documents or materials associated with the request and complaint are open for public review, if those who made such request agree.

Deregulation of Certified and Designated Garages

4. The Government of Japan will implement the deregulation below regarding certified and designated repair garages that will create opportunities for new certified and designated repair garages.

Space Requirements

- a. Effective on July 1, 1995, MOT reduced the minimum floor space required for certified garages, so that the space requirement for servicing ordinary-sized cars is the same as for servicing small-sized cars (i.e., 72 square meters as compared to 82 square meters previously for ordinary-sized cars).

Machinery and Tool Requirements

- b. Effective on July 1, 1995, MOT reduced the number of tools and equipment items required for certified and designated garages, from 41 to 30 and 61 to 44, respectively. Following this reduction, MOT will continue to review the possibility of further reduction of the remaining number of tools and equipment items.

Mechanic Requirements

- c. Within one year from August 23, 1995, MOT will reduce the number of government-qualified mechanics required for certified and designated garages from two to one, and from three to two, respectively. (Note: Certified garages still will be required to have two mechanics, but only one government-qualified mechanic. For designated garages, the current requirement is to have five mechanics, three of which must be government-qualified. Upon implementation of this measure, the total number of required mechanics will remain five, but the number of

required government-qualified mechanics will be reduced to two.)

Special Designated Garages

5. In order to increase opportunities for repair businesses in Japan to become designated garages, the Government of Japan will implement the following measures within eighteen months from August 23, 1995.
 - a. Certified garages that meet all other requirements for becoming a designated garage except the requirement of having an inspection facility, will be eligible to become special designated garages. Special designated garages will be allowed to perform repairs for *shaken* inspections, and perform the inspection at the inspection site of another designated garage.
 - b. Special designated garages may form a cooperative and jointly operate an inspection site. Such garages may be eligible for Government of Japan low interest loan programs, and tax incentives for cooperatives.

Specialized Certified Garages

6. In order to allow repair and service facilities to specialize in only certain types of activities, within eighteen months from August 23, 1995 the Government of Japan will provide the option for a repair or service facility to be certified to perform "disassembling repair" under paragraph 1 of Article 64 of the Road Vehicles Act for one or any combination of the seven vehicle systems to which the reassembling inspection requirement applies.
7. Examples of specialized repair and service facilities include certified brake repair and service facilities and certified transmission repair and service facilities. The decision of what repair or service operations to specialize in will be the decision of individual businesses. The Government of Japan will approve specialized certification for any combination of repair or service operations within the definition of disassembling repair, provided the applicant meets the appropriate requirements.
8. Specialized service and repair facilities will not be required:
 - a. to have more than one government-qualified mechanic;
 - b. to have floor space greater than the minimum space directly required to conduct the disassembling repair that the facilities are certified to conduct;

- c. to have tools and equipment items other than the minimum tools and equipment items directly required to conduct the disassembling repair that the facilities are certified to conduct; or
- d. to have any inspection by MOT of its certified repair work.

Deregulation of Modification Inspection Requirements

- 9. Within three months from August 23, 1995, the Government of Japan will deregulate requirements regarding modification inspections pursuant to Article 67 of the Road Vehicles Act. For any minor modification of the vehicle structure or configuration, the Government of Japan will eliminate the requirements to:
 - a. submit the vehicle to modification inspection conducted by the MOT Land Transport Office;
 - b. present the vehicle certificate of inspection to the MOT Land Transport Office; and
 - c. pay the weight tax.

"Minor" modifications of a vehicle's structure or configuration include automotive accessories attached by means other than welding or riveting. Examples of automotive accessories involved in minor modifications include those listed in Annex B.

- 10. The standards for passing a regular *shaken* inspection will be applied equally to motor vehicles that have, and to those that have not, undergone a "minor" modification within the meaning described in paragraph 9.
- 11. The Government of Japan will set up a contact point in MOT which deals with requests and complaints with regard to modification inspection and alteration to the information on the motor vehicle inspection certificate, and establish and publish a procedure in which MOT responds to the requests and complaints, in principle within one month from receiving them. If the response of MOT is not favorable to those who made the request, MOT will provide them with the specific reason for the response and give them an opportunity to request a review of the response. The request or complaint may be submitted orally or in writing. If it is submitted in writing, MOT will respond in writing, if so requested. The review of the response will be completed in principle within one month from receiving the request for review. Any documents or materials associated with the request and complaint are open for public review, if those who made such request agree.

Notification of Regulatory Changes and Non-discrimination against Foreign Auto Parts

12. The Government of Japan will immediately implement an active campaign to inform automotive repair and service facility owners, mechanics, consumers, and MOT Land Transport Offices of the regulatory changes described in paragraphs 3 through 11 above and to emphasize the non-discriminatory application of regulatory requirements. Among other things, the campaign will strongly emphasize to car dealers, repair and service facility owners, mechanics, and consumers that motor vehicle inspections and other regulatory requirements pursuant to the *shaken* inspection or other regulations do not and will not discriminate against vehicles equipped with foreign or "non-genuine" parts. In this regard, the Government of Japan will inform the public, and specifically in writing will instruct MOT Land Transport Office inspectors as well as repair garages certified by MOT that their inspections pursuant to *shaken* inspection or other regulations are not to discriminate against vehicles equipped with foreign or "non-genuine" parts.

Import Promotion

13. The Government of Japan will issue guidance encouraging the Japan Automotive Parts Association (JAPA) to endorse foreign auto parts as "superior parts" (*yuryou buhin*) based on the same criteria and evidence that is applied to Japanese auto parts.
14. To further enhance access for foreign-made aftermarket auto parts, the Ministry of International Trade and Industry sent memoranda through business associations to their members providing guidance to auto parts distributors that:
 - a. they refrain from any form of discrimination when handling foreign-made parts;
 - b. they indicate the options available to repair businesses and customers (such options to include foreign-made parts), and that they provide their customers with opportunities to choose such parts;
15. With regard to parts purchasing by repair and service businesses, MOT sent memoranda through business associations to their members providing guidance to repair and service businesses that:
 - a. they refrain from any form of discrimination as to whether parts are foreign- or Japanese-made when choosing replacement parts to be used

for servicing and repairs; and

- b. when possible, they indicate to customers the options available (such as options to include the use of foreign-made replacement parts), and that they provide their customers with opportunities to choose such parts.
16. The Government of Japan is pleased to note the statements by the replacement parts distributors groups (JAPA, the Japan Federation of Auto Parts Sales Association, and the Japan Auto Accessories Manufacturers' Association) and the Japan Automobile Service Promotion Association which declared, in compliance with the guidance referred to in 14 and 15 above, their policies:
 - a. to be impartial with regard to parts (whether foreign- or Japanese-made) when choosing replacement parts for servicing and repairs; and
 - b. to indicate to their customers the options available, these options to include the use of foreign-made replacement parts.
17. The Government of Japan is pleased to note that the automotive manufacturers (including members of JAMA and the Japan Automotive Parts Industries Association) will make it fully clear to parts sales companies and joint sales companies with whom they have dealings that the handling of parts (other than genuine parts) and the handling of foreign parts are, as a general rule, to be conducted freely by each company, without adverse discrimination based on capital affiliation; that business decisions are left up to them; and that neither they nor their customers should be concerned about their business relationships with the automotive manufacturers or the parts sales companies and joint sales companies based on their decision to carry foreign parts.
18. In addition to the measures described above, the Government of Japan intends to consider or implement other possible import promotion measures related to auto parts. Among other measures, the Government of Japan will:
 - a. welcome and support the establishment of contact points by auto parts distributors, auto parts sales companies and joint sales companies or related vehicle manufacturers for the purpose of facilitating contacts between foreign auto parts suppliers and those companies regarding potential opportunities in the Japanese auto parts aftermarket; and
 - b. support the creation of a database and information network with such information as data matching motor vehicle types with compatible foreign replacement parts, and technical data for use by repair garages. Until the database and information network are created and working effectively, the Government of Japan will actively support foreign auto

for servicing and repairs; and

- b. when possible, they indicate to customers the options available (such options to include the use of foreign-made replacement parts), and that they provide their customers with opportunities to choose such parts.
16. The Government of Japan is pleased to note the statements by the replacement parts distributors groups (JAPA, the Japan Federation of Auto Parts Sales Association, and the Japan Auto Accessories Manufacturers' Association) and the Japan Automobile Service Promotion Association which declared, in compliance with the guidance referred to in 14 and 15 above, their policies:
 - a. to be impartial with regard to parts (whether foreign- or Japanese-made) when choosing replacement parts for servicing and repairs; and
 - b. to indicate to their customers the options available, these options to include the use of foreign-made replacement parts.
17. The Government of Japan is pleased to note that the automotive manufacturers (including members of JAMA and the Japan Automotive Parts Industries Association) will make it fully clear to parts sales companies and joint sales companies with whom they have dealings that the handling of parts (other than genuine parts) and the handling of foreign parts are, as a general rule, to be conducted freely by each company, without adverse discrimination based on capital affiliation; that business decisions are left up to them; and that neither they nor their customers should be concerned about their business relationships with the automotive manufacturers or the parts sales companies and joint sales companies based on their decision to carry foreign parts.
18. In addition to the measures described above, the Government of Japan intends to consider or implement other possible import promotion measures related to auto parts. Among other measures, the Government of Japan will:
 - a. welcome and support the establishment of contact points by auto parts distributors, auto parts sales companies and joint sales companies or related vehicle manufacturers for the purpose of facilitating contacts between foreign auto parts suppliers and those companies regarding potential opportunities in the Japanese auto parts aftermarket; and
 - b. support the creation of a database and information network with such information as data matching motor vehicle types with compatible foreign replacement parts, and technical data for use by repair garages. Until the database and information network are created and working effectively, the Government of Japan will actively support foreign auto

part: suppliers' activities in the aftermarket to provide information about their products through other measures such as publishing notice in automotive journals published by relevant associations and holding seminars.

B. Japanese Government Procedures in the Area of Standards and Certification

1. While most automotive standards already have been coordinated among Japan, the United States and Europe, the Government of Japan continues to play an active role to achieve further international harmonization of standards.
2. The Government of Japan intends to reach a conclusion in good faith under the consultations with the Government of the United States on the standards and certification issues raised by the Government of the United States (see Annex C) to mutual satisfaction within a period of nine months from August 23, 1995. In this regard, the Government of Japan intends to hold standards and certification expert consultations with the Government of the United States. When additional issues are raised in the future, the Government of Japan intends to reach a conclusion by mutually acceptable deadlines in the same manner.
3. The Government of Japan will continue to facilitate importation of foreign vehicles by dispatching officials to the dealer sites to conduct inspection of automobiles imported under the Preferential Handling Procedure (PHP), and will continue to dispatch such officials on a timely basis to meet foreign vehicle manufacturers' requests.
4. To assist efforts by foreign vehicle manufacturers to obtain Japanese Type Designation Approval (TDA), the Government of Japan is ready to study the possibility of carrying out examinations according to Japanese testing procedures in a foreign country concerned, where appropriate, by means of utilizing official motor vehicle testing institutions of such country, or stationing an official who is in charge of conducting these examinations at the Japanese Embassy or a Consulate General in the country. In this regard, the Government of Japan will continue to station a technical official of the Ministry of Transport on a full-time basis at the Japanese Consulate General in Detroit as necessary within the limits of budgetary appropriations.

C. Anticompetitive Practices

1. The Government of Japan affirms its commitment to prevent and eliminate anticompetitive practices in all industries including the automotive sector.
2. The Government of Japan will support the voluntary efforts by Japanese firms

to develop and implement internal AMA compliance programs and is willing to provide advice when requested by such firms.

3. The Government of Japan recognizes that the JFTC issued the Antimonopoly Act Guidelines Concerning Distribution Systems and Business Practices on July 11, 1991 (the "Guidelines"). The Guidelines are applicable to all industries including the automotive industry, and specifically describe types of conduct with respect to Japanese distribution systems and business practices that may impede free and fair competition and violate the AMA.
4. The JFTC affirms its commitment to effectively enforce and strictly apply the AMA in accordance with relevant guidelines to address anticompetitive practices in all industries including the automotive sector.
5. In June 1993, the JFTC published the results of its survey on the passenger car industry and its survey on the auto parts industry. Although the JFTC did not find any AMA violations, it pointed out several practices to be addressed from the point of view of competition policy. The JFTC recognizes the serious efforts of the relevant companies to address these practices and will observe so that the practices continue to be addressed by such companies.
6. Any person, including foreign vehicle manufacturers and Japanese vehicle dealers, may report to the JFTC suspected violations of the AMA. Suspected violations may be reported to the newly enhanced and expanded Information Management Office of the JFTC. Any information regarding suspected violation of the AMA may be reported in writing or orally. The confidentiality of such report or information will be strictly protected and such report or information may be provided anonymously. The JFTC will review such report or information promptly and will take appropriate steps to address such suspected violations depending on the content and reliability of the information.
7. Under Article 28 of the AMA, the JFTC is to perform its duties independently.

V. ASSESSING IMPLEMENTATION OF THE MEASURES

A. Data Collection

1. The Government of Japan will provide the following data for annual reviews:
 - a. the number and value of new foreign vehicles sold in Japan;

- b. the number and value of new foreign vehicles sold in Japan by country of export;
 - c. the number of new foreign vehicles sold in Japan by manufacturer;
 - d. the number of new foreign vehicles sold through direct franchise agreements with Japanese dealers;
 - e. the number of new vehicles exported to Japan from Japanese transplants; and
 - f. official import statistics for auto parts;
2. The Government of the United States will provide the following information for annual reviews:
- a. official U.S. export statistics for motor vehicles and auto parts; and
 - b. other relevant national, regional, and international official statistics.

B. Objective Criteria

The assessment of the implementation of the Measures, as well as the evaluation of progress achieved, will be based on the overall consideration of the qualitative and quantitative criteria set out below. These qualitative and quantitative criteria will be considered as a set, and no one criterion will be determinative of the assessment of the Measures, or the evaluation of progress achieved. These criteria do not constitute numerical targets, but rather are to be used for the purpose of evaluating progress achieved toward the goals of the Framework and the goals of these Measures.

For purposes of this assessment, the Government of Japan and the Government of the United States are to seek and consider any available, relevant and reasonable data or information, including the data set out above, regarding the following quantitative or qualitative criteria.

Motor Vehicles

1. Qualitative Criteria:

- a. efforts by the Japanese vehicle manufacturers to promote open and competitive distribution systems for motor vehicles in Japan;
- b. efforts of foreign vehicle manufacturers to offer competitive products in Japan under competitive terms and conditions, including with respect to price,

variety of products, delivery lead time, and after-sales service; and

- c. private sector actions, including AMA compliance programs, to ensure compliance with the AMA.

2. Quantitative Criteria

- a. change in the number and value of new foreign motor vehicles sold in Japan in total and by country of export, and change in the number of new foreign motor vehicles sold in Japan by manufacturer; and
- b. change in the number of direct franchise agreements concluded between foreign vehicle manufacturers and Japanese dealers, and the number of foreign motor vehicles sold through such dealers.

Auto Parts

1. Qualitative Criteria

- a. efforts by Japanese vehicle manufacturers in Japan and their transplants to broaden suppliers' sales opportunities through design-in and supplier outreach programs, localization of R&D, and transparency in purchasing practices;
- b. procurement of parts by Japanese vehicle manufacturers and Japanese transplant vehicle manufacturers without discrimination against suppliers based on their capital affiliation;
- c. efforts of foreign auto parts suppliers to offer competitive products under competitive terms and conditions, including with respect to price, quality, and delivery lead time.

2. Quantitative Criteria

- a. change in the value of foreign auto parts exported to and imported into Japan as measured by Japanese and foreign country official statistics, and other available data.
- b. change in the extent of localization, as part of the Japanese vehicle manufacturers' globalization efforts, considering data on purchases of parts made in the United States and vehicle production by Japanese transplant vehicle manufacturers in the United States.
- c. change in purchases of U.S. auto parts by Japanese transplant vehicle manufacturers in the United States.

ESTA YESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

Aftermarket Parts

1. Qualitative Criteria

- a. the status of deregulation of the definition of disassembling repair, the standards for specialized certified garages, and of other deregulatory actions within the scope of the Measures regarding the auto parts aftermarket; and
- b. the Government of Japan's responsiveness to complaints and requests by interested persons regarding the clarification or deregulation of the definition of disassembling repair or modification inspections.

2. Quantitative Criteria

- a. change in the value and share of foreign parts purchased in Japan for aftermarket use; and
- b. change in the number of specialized certified garages and designated garages.

General Qualitative Criteria

- a. market conditions, including exchange rates; and
- b. the implementation of all other measures of the Measures.

VI. CONSULTATIONS

The Government of Japan and the Government of the United States are prepared to hold annual consultations to assess implementation of the Measures, and to evaluate progress achieved based on the criteria in Section V(B) of the Measures. The annual consultations will be held until the end of 2000, at which point the two Governments will decide whether it is necessary to continue these consultations.

Annex A

Status of Particular Parts Replacement Operations
under the Definition of Disassembling Repair

| Part | Replacement not in Definition | Replacement in Definition |
|---------------------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| <u>Service Items</u> | | |
| Additives, Fuel | X | |
| Additives, Lubricating | X | |
| Additives, Transmission | X | |
| Air Filter | X | |
| Air Fresheners | X | |
| Antifreeze and Coolant | X | |
| Brake Fluid | X | |
| Breather Filters | X | |
| Cleaner, Carburetor | X | |
| Cleaners & Waxes, Body | X | |
| Cleaners, Custom Wheel | X | |
| Coolant Filters | X | |
| Lubricating Oil | X | |
| Motor Oil | X | |
| Oil Filter | X | |
| PCV Valve | X | |
| Transmission Filters | X | |
| Transmission Fluid | X | |
| Transmission Modulator | X | |
| Warning Light | X | |
| Windshield Chemicals | X | |
| Windshield Wipers, Arms and Blades | X | |
| <u>Repair/Replace Items</u> | | |
| Alternators and Parts | X | |
| Battery | X | |

| | | |
|--|---|---|
| Battery Cable and Clamps | X | |
| Brake Springs | | X |
| Caliper Parts | | X |
| Calipers | | X |
| Canister Filters | X | |
| Carburetors, Kits, and Parts | X | |
| Catalytic Converters | X | |
| Choke Pull-offs | X | |
| Clamps | X | |
| Clutch & Parts | | X |
| Clutch Plate and Flywheel Resurfacing | | X |
| Clutch Release Bearings | | X |
| Condensors | X | |
| Contact Points | X | |
| Coolers, Engine Oil | X | |
| Coolers, Transmission Oil | X | |
| CV Joints | | X |
| Disc Brake Parts | | X |
| Disc Brake Rotors | | X |
| Distributors and Parts | X | |
| EGR Control Valve | X | |
| Exhaust Pipes | X | |
| Fan Belts (including V-Belts and Serpentine Belts) | X | |
| Fitting and Tubing (Fuel Line) | X | |
| (Brake Line) | | X |
| Flashers | X | |
| Fuel Injection Systems | X | |
| Fuel Pumps and Parts | X | |
| Fuses and Breakers | X | |
| Gaskets and Seals | X | |
| Gasoline Filters | X | |
| Generators and Parts | X | |

| | | |
|------------------------------------|----|---|
| Headers, Mufflers, Resonators | X | |
| Hose Clamps | X | |
| Hose, Heater | X | |
| Hose, Radiator | X | |
| Ignition Cable | X | |
| Ignition Coils | X | |
| Ignition System, Transistorized | X | |
| Lamp Bulbs | X | |
| Lining, Brake | | X |
| Master Cylinders and Parts | | X |
| McPherson Struts | X* | |
| Overload Shock Absorbers | X* | |
| Pads, New Lined | | X |
| Pads, Relined | | X |
| Power Steering Hose & Kits | X* | |
| Radiator | X | |
| Radiator Caps | X | |
| Sealants | X | |
| Sealed Beams | X | |
| Shoes, New Lined | | X |
| Shoes, Relined | | X |
| Shoes, Unlined | | X |
| Solenoid and Switches | X | |
| Spark Plugs | X | |
| Starters and Parts | X | |
| Tail Pipes | X | |
| Thermostats | X | |
| Tie Rods and Tie Rod Ends | | X |
| Tires | X | |
| Valves, Tire | X | |
| Water Pumps | X | |
| Wheel Bearings | | X |
| Wheel Balancing Weights | X | |
| Wheel Cylinder | | X |

Items marked "*" are to be classified "Replacement Not in Definition" after amendment of the related MOT ordinance based on IV.A.3.C. of the Measures.

Annex B

REPRESENTATIVE LIST OF AUTOMOTIVE PARTS
INVOLVED IN MINOR MODIFICATIONS

1. Roof Racks
2. Trailer Hitches
3. Sunroofs
4. Air Spoilers
5. Air Dams
6. Body Side Molding
7. Bumper Guards
8. Grille Guards
9. Enclosed Luggage Carriers
10. Bumper Mounted Fog or Driving Lights
11. Winches
12. Headlight/Fog Light Gravel Shields
13. Sun Visors
14. Tow Hooks
15. Mufflers
16. Exhaust Pipes
17. Truck Bed Liners
18. Antennae
19. Pickup Truck Running Boards
20. Hood Wind Deflectors
21. Hood Scoops
22. Fender Straps
23. Bike and Ski Racks
24. Convertible Tops
25. Deflectors and Screens
26. Exhaust Pipe Tips/Extensions
27. Mirrors
28. Roll Over
29. Louvers
30. Splash Shields and Mud Guards
31. Wheels
32. Tires
33. License Plate Frames and Mountings
34. Alarms and Security Systems
35. Bumpers and Push Bars
36. Window Tinting
37. Shock Absorbers and Struts
38. Tow ropes, Straps
39. Awnings (motor homes)

- 40. Camper Shells
- 41. Covers (car, truck, fender, front end)
- 42. Graphics packages and tape strip kits

Annex C

STANDARDS AND CERTIFICATION ISSUES

1. Acceptability of the United States Environmental Protection Agency ("USEPA") certification to meet the requirements for the Government of Japan's engine exhaust and emissions test.
2. Elimination of the catalytic converter overheat warning systems requirement by the Government of Japan.
3. Acceptability of U.S. head restraint designs and certifications to meet the requirements of the Government of Japan's head restraint test.
4. Acceptability of front turn signal lamps that meet U.S. certification standards to meet the requirements of the Government of Japan's complete on/off function of front turn signal lamps test.
5. Acceptability of the U.S. vehicle identification number ("VIN") stamping requirement as the functional equivalent of the Government of Japan's VIN stamping requirement.
6. Elimination of the requirement for submission of FMVSS 208 data for Type Designation and acceptability of the FMVSS 203 as functionally equivalent to the Japanese steering impact test.
7. Elimination of the side-slip test requirement by the Government of Japan for vehicles imported under the Preferential Handling Procedures ("PHP").
8. Assurance of equal treatment of all manufacturers' imports and parallel imports at the MOT Land Transport Offices.
9. Acceptability of the U.S. SAE test as the functional equivalent of the Government of Japan's light alloy wheel test.
10. Elimination of rear side marker lamp spacing standard of the Government of Japan or acceptability of the European Community rear side marking lamp spacing standard as equivalent to the Government of Japan's standard.
11. Reduction of the emission audit levels for the PHP to the same level as those used in the Type Designation System ("TDS").
12. Acceptability of emission testing data and certification of two-wheel drive versions of a vehicle model to fulfill the data requirements for full-time four-wheel drive versions of the same model.

13. Acceptability of USEPA's derived deterioration factors for "trucks" in the case where those vehicles, for emissions purposes, are classified as cars in Japan. (e.g. Jeep Cherokee.)
14. Acceptability of vehicles that meet the lamp installation requirements of FMVSS 101 for the purposes of the Government of Japan's head lamp spacing requirements.
15. Elimination of requirement to type-designate four-lamp head lamp systems by the Government of Japan and acceptability of head lamps certified to the ECE Regulations.
16. Elimination of minimum 400 mm seat width requirement by the Government of Japan.
17. Acceptability of USEPA alternative test procedures for emission deterioration factors.
18. Either (1) adoption of a policy that front fog lamps are permitted so long as they do not impede the performance of mandated lamps or (2) adoption of appropriate, transparent specifications for front fog lamps.
19. Acceptability of final presentation of Preliminary Type Approval Test or TDS documentation in certain foreign cities.
20. Permission for manufacturer to conduct final emissions inspection under PHP.
21. Permission for manufacturer to conduct emissions and noise tests under PHP.
22. Acceptability of PHP test data for subsequent TNS application.
23. Acceptability of testing at approved foreign country testing facilities or manufacturers own approved facilities.