

67  
2ej.



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA  
DE MEXICO**

**FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES**

**" CONFLICTO COMERCIAL ENTRE ESTADOS  
UNIDOS Y JAPON. EL CASO DE LA INDUSTRIA  
AUTOMOTRIZ "**

**T E S I S**

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

**P R E S E N T A :**  
**IVAN ALFONSO OCEGUERA YAÑEZ**

**DIRECTOR DE TESIS: ROLANDO RIOS AGUILAR**



**MEXICO, D. F.**

**1997**

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**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.

### **Dedicatorias.**

**A mis padres Nancy y Alfonso, ya que gracias a estas magnificas personas, y a su apoyo incondicional lograré hacer lo que me proponga en la vida.**

**A mi mami, quien me ha apoyado, ha confiado y cree en mí, y a quien agradezco enormemente su preocupación e interés.**

**A mi padre, quien siempre nos ha inculcado la cultura del trabajo, constancia y esfuerzo para lograr lo que se quiere en la vida.**

**A Fabian,**

**Fabito de igual forma te dedico este trabajo, por tu apoyo y ejemplo en todas las situaciones a las que nos hemos enfrentado.**

**A mis Amigos y Amigas,**

**A todos mis amigos y amigas, que han estado a mi lado, me han apoyado y escuchado en todo tipo de situaciones.**

**A Josefina Tabla de Ocegüera y Rubén Espinosa Ocegüera**

**A la memoria de mi gran abuela y de mi primo y uno de mis mejores amigos, que en paz descansen.**

### **Agradecimientos**

**Me gustaría agradecer principalmente al Lic. Rolando Ríos, ya que gracias a su paciencia, conocimiento y apoyo logré llegar a la conclusión de este proyecto.**

**Agradezco profundamente a los sinodales, que con sus observaciones y consejos me ayudaron a enriquecer este trabajo.**

<b>INDICE</b>	<b>Página</b>
<b>Indice de Gráficas y Cuadros</b>	<b>2</b>
<b>INTRODUCCION</b>	<b>4</b>
<b>1 ANALISIS DEL MODELO ECONOMICO DE JAPON</b>	
1.1. Los Obstáculos a Superar	16
1.2. Crecimiento Económico	21
1.3. Excelencia y Continuidad de la Productividad	26
<b>2 CONSOLIDACION ECONOMICA DE JAPON EN LOS OCHENTA</b>	
2.1. La Reestructuración Tecnológica de Japón en los Ochenta	32
2.2. La Estrategia de Mercado	38
2.3. La Expansión Comercial	42
<b>3 COMPETENCIA COMERCIAL ENTRE ESTADOS UNIDOS Y JAPON POR EL MERCADO INTERNACIONAL AUTOMOTRIZ</b>	
3.1. La Pérdida de la Competitividad de las Empresas Norteamericanas en el Periodo 1980-1990	49
3.2. Análisis Político y Económico de la Industria Automotriz Japonesa	59
3.3. Comercio Automotriz Entre Japón y Estados Unidos	69

**4 CONFLICTO COMERCIAL EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ  
ENTRE ESTADOS UNIDOS Y JAPON**

4.1. La Evolución de la Competencia Automotriz Entre Estados Unidos y Japón	77
4.2. La Recesión Económica y la Inestabilidad Política Como Causas del Estancamiento Automotriz Japonés	88
4.3. El Problema de la Auto Industria Desde el Punto de Vista Económico	97
4.3.1. Los Posible Problemas de VER	100
4.3.2. Influencias de la Inversión Extranjera Directa	102
4.3.3. El Problema de IED	103
4.3.4. Exportación de Estados Unidos a Japón	104
<b>CONCLUSION</b>	<b>109</b>

## **INDICE DE GRAFICAS Y CUADROS**

	<b>Página</b>
<b>Gráfica 1, Japón La Economía Creciente porcentaje de crecimiento estimado.</b>	<b>36</b>
<b>Gráfica 2, Promedio de Ventas de Autos Japoneses en Mercados Extranjeros</b>	<b>41</b>
<b>Gráfica 3, Incremento en el Superavit en el Producto Japonés a Nivel Mundial</b>	<b>44</b>
<b>Gráfica 4, Producción Japonesa en E.U.A. y Exportación a E.U.A.</b>	<b>55</b>
<b>Gráfica 5, Importaciones Japonesas de Automóviles</b>	<b>73</b>
<b>Gráfica 6, Japón Exportación a E.U.A. y Superavit Comercial.</b>	<b>75</b>
<b>Gráfica 7, Cuota de Producción Mundial de Vehículos por Regiones 1955-1989</b>	<b>80</b>
<b>Gráfica 8, Comparación de Ventas de Autos de Pasajeros</b>	<b>83</b>
<b>Gráfica 9, Japón Estancamiento del Crecimiento</b>	<b>89</b>

	<b>Página</b>
<b>Cuadro 1. Daños a la Riqueza Nacional</b>	<b>19</b>
<b>Cuadro 2. Algunos Índices Económicos de la Guerra de Corea,</b>	<b>25</b>
<b>Cuadro 3. Ahorro Total Como Porcentaje del Ingreso Nacional</b>	<b>51</b>
<b>Cuadro 4. Comercio Exterior Periodo 1980 a 1994</b>	<b>53</b>
<b>Cuadro 5. Comercio Estados Unidos y Japón entre 1967 Y 1979</b>	<b>54</b>
<b>Cuadro 6. Los Países del Grupo de los Siete 1950-1987 Niveles Relativos del Producto Interno Bruto y la Productividad de PIB E.U.A. 100.00</b>	<b>57</b>
<b>Cuadro 7. Venta de Automóviles en Japón</b>	<b>78</b>

## **Introducción**

**Realizar una investigación del conflicto comercial entre Estados Unidos y Japón resulta por demás interesante desde el punto de vista de las relaciones internacionales, dada su complejidad y nos da la oportunidad de analizar desde varias ópticas, económica, política y social su génesis, desarrollo y estado actual.**

**Asimismo el estudio referido representa también un reto ya que el conocimiento de Japón para nuestra realidad latinoamericana no ha sido desarrollado lo suficiente, aún cuando existen ejemplos muy notorios de especialistas que han dado importantes aportes en este tema.**

**El estudioso que se interese en la lectura de este tema encontrará que la bibliografía que aborda el tema que nos ocupa es bastante limitada y este es uno de los motivos principales de la dificultad encontrada para analizarlo ampliamente.**

**En el desarrollo de esta investigación he procurado estudiar tanto los elementos históricos, culturales, económicos y políticos que subsisten y dan forma a este conflicto mencionado. Desde luego para un especialista del tema de Japón, la información y el enfoque que presento pueden resultar someras, mi intención no fue elaborar un documento exhaustivo de la historia y tradiciones japonesas sino resaltar los puntos esenciales que lo distinguen actualmente en la arena internacional.**

**Al resaltar el análisis de Japón por encima del norteamericano, no he pretendido desmerecer al segundo, sino el poder contribuir al conocimiento de este país**

asiático en una de sus características que lo distinguen mundialmente : **La Industria Automotriz.**

Las relaciones entre E.U. y Japón han sido durante este siglo y principalmente durante la II Guerra Mundial, tanto dinámicas como contradictorias. Hasta antes de la II Guerra Mundial las relaciones entre estos dos países se mantuvieron en un plano directo, en ello contribuyeron tanto la política aún en alto grado de aislacionismo tanto de Estados Unidos como de Japón, como también que el centro de la política internacional se encontraban en Europa.

La II Guerra Mundial marca sin duda alguna un giro espectacular en las relaciones entre estos países. Ya que del conflicto armado, se desprende una estrecha relación, que en el plano político se tradujo en la implantación de la democracia occidental en Japón y la recomposición del estado japonés al estilo y conveniencia de los Estados Unidos.

A partir de esta recomposición Japón dio un gran giro en su modelo de desarrollo que lo ha proyectado en la actualidad como una de las mayores potencias y modelo a seguir incluso por algunas economías en vías de desarrollo.

Entre los factores que intervinieron al despegue económico de este país, podríamos mencionar:

- El compromiso entre el Estado y la Industria.
- La creación de modelos productivos que destacan ampliamente las características socioculturales del pueblo japonés.
- La importación de tecnología su adaptación-innovación para corresponder a sus propios programas de desarrollo.

**-La consolidación del mercado interno y la posterior ampliación del mercado externo.**

Estas bases permitieron que Japón experimentara el éxito económico de la posguerra. Las tasas promedio de crecimiento económico fueron de 8.5 % para el periodo 1955-1965, y se alcanzó para el periodo 1966-1970 la cifra sin precedentes de 12.1 %. Este crecimiento supera por mucho el alcanzado por las principales potencias europeas y por los Estados Unidos.

Como mencionamos anteriormente, la consolidación del mercado interior sobre todo durante el periodo de 1956 a 1961, se tradujo en una verdadera revolución en el consumo, apoyado en los progresos habidos en la agricultura y en la expansión y nuevas condiciones de trabajo industrial y el consecuente aumento en los ingresos y consumo de los trabajadores.

Asimismo el aumento en las importaciones de tecnología fue sumamente rápido. La consecuencia fue innovación tecnológica que incluyó la importación de grandes y eficientes equipos para la producción de acero, industria automotriz y refinamiento de petróleo.

Junto a este acelerado crecimiento del mercado interior, la estrategia económica japonesa se dirigió a la expansión de su mercado exterior, en 1960 Japón participaba con el 3.2 % del volúmen del comercio mundial; 10 años más tarde su participación aumentó al 7 %.

Esta expansión económica japonesa se debió principalmente a la recomposición de su estructura productiva, el contexto internacional, fue sin duda un elemento vital

que permitió tal repunte. El interés norteamericano para hacer de Japón un país modelo de desarrollo económico occidental, se inscribió en la lógica geopolítica estadounidense de contención del comunismo en Asia, pero fue también, la expansión japonesa un resultado de la ampliación del mercado internacional.

La situación de cuasi sometimiento japonés al modelo económico y político norteamericano después de la II guerra mundial dio por resultado una rápida adecuación de las instituciones económicas japonesas, que entre otras cosas provocó la reducción de los monopolios y una mayor " democratización económica," promovida por el comando supremo de las fuerzas aliadas.

Reorganizado Japón en sus aspectos fundamentales que consistieron en la preeminencia del ala liberal en el gobierno japonés y un programa económico diseñado en la universidad de Chicago, el Estado japonés se propuso sanear y equilibrar el presupuesto del gobierno, restablecer la producción industrial, asegurar el suministro de materias primas y crédito para las corporaciones mas dinámicas, asegurar la recaudación fiscal, estabilizar los salarios y controlar eficazmente los precios.

La década de los 50's se caracterizó por ser un periodo de cambio sin precedentes en las condiciones sociales de Japón. A partir de 1955, como ya se señaló anteriormente se inició un inusitado crecimiento económico. Durante este periodo se expandió la industria de electrodomésticos, y en general la era de la sociedad masiva se convirtió en un factor decisivo del desarrollo económico.

Para mediados de los 50's Japón ingresó al Fondo Monetario Internacional y al Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio, que le significó su plena

**incorporación a los mecanismos de regulación del orden económico mundial de libre empresa y a los mercados internacionales de materias primas.**

**Para los años 60's Japón se transformó gracias a las innovaciones tecnológicas y a las cuantiosas inversiones en infraestructura y equipo.**

**El mercado interno, como se señala líneas arriba se constituyó en uno de los elementos clave para la situación del crecimiento económico. La sociedad japonesa después de haber emergido del desastre bélico se encaminó hacia la consecución de un objetivo nacional: exportar Japón entero.**

**Lo que hasta los años 70's había sido una relación mutuamente benéfica para Estados Unidos y Japón, empezó a mostrar signos de competencia y contradicción, derivados de los estilos y modelos de producción seguidos por ambos países, particularmente el modelo de producción adoptado por la industria automotriz.**

**Para 1957 Estados Unidos era el mercado más grande. Los automóviles estadounidenses eran los de mayor exportación, participando con el 67.9% del total mundial, Japón lo hacía con el 0.5% ; En 1971 la exportación de autos japoneses era de 2,438,000 que representó 9.3% del total mundial.**

**Este crecimiento de las exportaciones japonesas se explica en buena medida por los cambios en los patrones de consumo de energía ocurridos durante la década de los setenta; pero también como una consecuencia del debilitamiento de la productividad norteamericana en este periodo, que aconteció de manera paralela al rápido crecimiento de las exportaciones automovilísticas japonesas.**

**Podríamos decir que el rápido crecimiento de las exportaciones de automóviles durante la década de los 70's y 80's se debió principalmente al fuerte aumento de la demanda de los consumidores por automóviles pequeños. Esto fue provocado por la crisis del petróleo que se originó al comienzo de los años 70's y que tuvo como resultado precios más altos del petróleo y nuevas regulaciones estatales.**

**Los productores japoneses de automóviles colocaron sus productos adecuadamente en el mercado mundial ya que lograron llenar el vacío que se presentaba con nuevos y mejores modelos a un bajo costo.**

**Gracias a los acuerdos comerciales realizados por algunas compañías japonesas y norteamericanas, las exportaciones de autos japoneses aumentaron sobre medida ya que las firmas norteamericanas compraban estos automóviles y los importaban a los Estados Unidos bajo sus propios nombres.**

**Es importante mencionar que este desmedido crecimiento de las exportaciones automotrices es provocado en parte por la reflexión de los creadores de los métodos de producción japoneses, donde analizan los métodos estadounidenses; en el caso de Ohno presidente fundador de la organización Toyota quien propone que " Lo ideal sería producir justo lo necesario y hacerlo justo a tiempo " reflexión y técnica que se presentó en ese entonces como una innovación en la organización de gran importancia en el sector comercial.**

**Este innovador sistema de producción es tan efectivo que a partir de 1962 empezó a dirigirse a los subcontratistas y abastecedores al mismo tiempo que se va desarrollando y perfeccionando.**

Estas condiciones contribuyeron a que la producción automotriz japonesa se desarrollara rápidamente.

Entre 1970 y 1985, las capacidades de producción de los cuatro grandes de Japón (Toyota, Nissan, Honda y Mazda) aumentaron en un 160 % .

Es importante remarcar, que la alta productividad no se alcanzó únicamente a través de la utilización de sistemas innovadores de producción sino a la aplicación al mismo tiempo de la tecnología más avanzada. Como claro ejemplo es que las empresas japonesas fueron las primeras en utilizar ampliamente la robotización y técnicas de producción flexible.

En Estados Unidos el año de 1955 significó el apogeo de la producción en masa en el ámbito automotriz al combinar las prácticas de fabricación de Ford, con las técnicas de marketing y de gestión de slogan, mezclándoles la nueva organización del trabajo con el control de la asignación y control de puestos y tareas. Este sistema fue de victoria en victoria durante décadas. Las compañías automovilísticas norteamericanas dominaron la industria mundial del automóvil y el mercado norteamericano quien contabilizó el mayor número de ventas de autos en el mundo. La mayor parte de las compañías del mundo adoptaron métodos similares al de la industria automotriz, quedando unas cuantas firmas artesanas en nichos de poco volumen de negocios.

El año de 1955 ilustra como ninguno otro antes, las dimensiones y penetración a que había llegado la industria automotriz y el sistema en el que se basaba. Al ser el primer año que se vendieron en E.U. más de siete millones de automóviles.

Los tres grandes gigantes estadounidenses Ford, GM y Chrysler contabilizaban el 95% de todas las ventas y seis modelos del 80% de todos los automóviles vendidos. En Estados Unidos había desaparecido todo vestigio de producción artesanal, que fue en un tiempo el modo de operar de toda industria. Irónicamente, 1955 fue también el año que comenzó la cuesta abajo.

Su temprana perfección en la producción en masa no podía seguir manteniendo estas compañías U.S.A en sus posiciones de vanguardia:

Las tres grandes americanas comenzaron a perder competitividad casualmente en el año de 1955 ya que la producción en masa se había convertido en un método común en todas partes del mundo.

Las empresas europeas comenzaban a transitar el camino hacia la producción en masa desplazando la producción artesanal en los años 50's.

El mercado se estaba difiriendo ya que estos productores ofrecían automóviles compactos, económicos y deportivos en comparación a los coches y camiones preferidos por los productores norteamericanos.

Estos cambios en el producto, combinados con los inferiores salarios europeos, posibilitaron su apertura competitiva a los mercados mundiales. Y al igual que los americanos antes que ellos, los europeos consiguieron éxito tras éxito en los mercados extranjeros por un periodo de 25 años principios de los Cincuenta a los Setenta.

La historia podía haber transcurrido por el camino que marcaron los americanos si los precios del petróleo hubiesen continuado cayendo como ocurrió en una generación hasta 1973 y si los americanos hubieran continuado demandando coches que les aislaran del entorno que conducían.

Pero los precios de la energía subieron y los americanos más jóvenes, particularmente los adinerados deseaban algo divertido de conducir, a decir de los analistas.

El problema de los accesorios creados para los autos americanos era que es muy sencilla adaptarlos a los autos europeos. Pero a final de cuentas los sistemas de producción europeos no eran mas que copias de los americanos pero con menos eficacia y precisión en la fábrica.

La situación del sistema de producción en masa y su estancamiento tanto en Estados Unidos como en Europa podía haber continuado indefinidamente si no hubiera surgido en Japón una nueva industria del motor. El verdadero significado de esta industria fue que no consistía simplemente en otra réplica del enfoque americano de la producción en masa. Los japoneses estaban desarrollando un modo totalmente nuevo de hacer las cosas, un sistema de " producción ajustada " o " Just on Time ."

Estas condiciones y las características culturales y sociales de los japoneses, dieron una base muy sólida para fomentar una gran competencia en este país y Estados Unidos en la rama automotriz.

Para el mejor entendimiento del complejo estudio de las relaciones entre Estados Unidos y Japón me pareció importante abordarlas analizando a groso modo en el

**Primer Capítulo,** la situación en la que se encontraba Japón al término de la II Guerra Mundial y los obstáculos que tuvo que superar para lograr colocarse para algunos "milagrosamente" como una de las principales potencias mundiales en términos económicos.

Realmente no considero que el rápido desarrollo de Japón se deba a un milagro, éste se debe principalmente a la adopción exitosa del modelo capitalista desarrollada a partir de las premisas premodernas del desarrollo capitalista, ya existentes en Japón, y del trasplante de tecnología e instituciones occidentales. Pero este proceso tiene la peculiaridad de desarrollarse con la renovación Meidyi en 1868 y no después de la Segunda Guerra Mundial ya que un panorama más amplio y una idea más clara de las relaciones entre Estados Unidos y Japón y los métodos en los que este se apoyó para lograr su mejoramiento.

En el Capítulo Segundo, abordamos la consolidación económica en Japón en los 80's debido en cierta forma a que todos sus recursos eran destinados al desarrollo tecnológico y la investigación y nada de estos al desarrollo militar.

La visión que las empresas japonesas adoptaron como estrategia de mercado en la década de los 80's era adecuar las características de sus productos a cualquier mercado del mundo lo que les daba ventaja sobre sus competidores ya que podían abarcar más, únicamente preocupándose por las exigencias de los consumidores del mundo.

El Capítulo Tercero nos ilustra como hábilmente las empresas japonesas compraron tecnología, entre otras de algunas importantes empresas norteamericanas y como la mejoraron obteniendo así mejores ganancias.

Es muy interesante analizar las opciones que los japoneses adaptaron para superar las barreras del financiamiento, que fue a grandes rasgos como a continuación describo :

- Generar su propio capital desde adentro
- Emplea este capital en sus propias empresas privadas
- La disposición del pueblo japonés al ahorro, por parte del gobierno se penalizó el sistema de préstamos a los consumidores que digieren por completo el sistema americano que alienta el crédito al consumidor.

En este apartado me enfoco también al caso concreto de la Industria Automotriz. El marcado proteccionismo del gobierno japonés a las empresas locales contribuyó sin lugar a dudas al sustancial crecimiento de la industria automotriz japonesa, enfocándose este apoyo también a otras ramas de la economía.

Fue tal el éxito de la estrategia planeada por los japoneses que metió en serios problemas a su contraparte norteamericana provocando un déficit comercial en la balanza entre ambos países.

Los efectos del fenómeno de exportaciones a los Estados Unidos provocaron que los norteamericanos exigieran medidas restrictivas a la importación de autos japoneses.

El gobierno japonés redefinió su estancia comercial creando el programa (VER) Restricción Voluntaria de Exportaciones por un periodo de dos a tres años, este programa permitió la recuperación de la industria automotriz norteamericana a largo plazo.

**El ultimo apartado de este trabajo está enfocado principalmente al sector automotriz y la competencia en este sector entre Estados Unidos y Japón.**

Dentro de esta competencia analizamos como en el periodo de la Década de los años Setenta, mientras en E.U.A. se realizaba el cierre de plantas proveedoras de autos y el despido de personal paradójicamente las empresas japonesas instalan nuevas plantas en el mismo territorio.

Pero este fenómeno no ha sido permanente, la recesión y la inestabilidad política afectan a Japón. Vemos como en la década de los 90's comienza a resurgir la fuerza productora norteamericana y los conflictos entre estas dos potencias en determinados momentos llegan casi al limite de tensión quedándonos la impresión que el conflicto comercial entre ambos países nunca terminará.

Hacia el Siglo XXI, los conflictos comerciales, al redefinirse las relaciones políticas, serán más que ahora, los factores que marquen las disputas entre los países.

El conflicto comercial entre Estados Unidos y Japón por la Industria automotriz, es un claro ejemplo de cómo los países, en este caso las potencias industrializadas, entran en conflicto. A este escenario que estudiamos, seguramente seguirán otros, de acuerdo al desplazamiento que vaya presentando la dinámica de acumulación de capital a nivel mundial, pero queda este hecho como un signo significativo de los últimos años del Siglo XX y del cual entrego, es mi propósito, una contribución a su estudio.

# **I ANALISIS DEL MODELO ECONOMICO DE JAPON A PARTIR DE 1945**

## **1.1 Los Obstáculos a Superar**

Los procesos selectivos que Japón realizó al efectuarse la ocupación extranjera por parte de los grandes navegantes portugueses y los misioneros jesuitas en el año 1542 cuando Japón se abrió a las relaciones directas con Occidente, nos muestran una capacidad especial de los pobladores de este archipiélago a autoprotgerse de los intereses extranjeros, no dejándose permeare completamente de las aportaciones ajenas. Esto es, se forjan un carácter a través de varios siglos de seclusión, en los cuales los habitantes de las islas japonesas absorbieron de manera selectiva influencias del exterior, que han transformado la superficie de su sociedad. :

El pueblo japonés cuenta con una gran vocación para el trabajo y la innovación, características fundamentales con las que no todos los pueblos pueden contar, por lo que al parecer este pueblo está capacitado para abordar cualquier clase de actividad. :

Esto se ve reflejado en la disposición de los japoneses para el trabajo con una jornada oficial de ocho horas diarias, extendiéndose a diez horas; muy pocos días festivos en el año y cortos periodos vacacionales, así todas estas ventajas son aprovechadas por las empresas para obtener mayor productividad. Con escasos recursos naturales propios, Japón pudo desarrollar sus industrias pesadas y químicas

<sup>1</sup> Romero Castilla, Alfredo, Lopez Villafañe, et al Japón Hoy, Editorial Siglo XXI México 1987, pag 14

<sup>2</sup> Tamames, Ramón, Estructura Económica Internacional, Fondo de Cultura Económica, México 1982 pag. 419

contando con la energía petrolera, gracias al sostenido precio de dos dólares por barril en el que se mantuvo por veinte años después de la Segunda Guerra Mundial.

Un factor base para sortear los obstáculos a los que se enfrentó Japón, son las posturas y políticas que tomó el gobierno de este país con miras a conseguir el nivel mundial en el que se encuentra actualmente.

Al término de la Segunda Guerra Mundial el estado en el que se encontraba Japón era realmente crítico; devastado tanto material como espiritualmente. Japón fue convertido en un laboratorio de experimentos políticos; después de la firma de los documentos de rendición, se iniciaba una nueva etapa en la historia de este país. Fue sometido a la ocupación aliada, y al ensayo de reformas que no se habían atrevido a realizar en su propio territorio. )

La situación del país era de completa devastación, el territorio bajo soberanía japonesa se había reducido en un 42% y la producción industrial había disminuido a menos de una quinta parte de la producida antes de la Segunda Guerra Mundial.

En otro plano, la población japonesa sufrió graves problemas psicológicos y materiales debido a la terrible experiencia a la que fueron sometidos.

No era nada fácil para el orgulloso pensamiento japonés aceptar la idea de la derrota y la intromisión de las potencias aliadas en su territorio .

---

<sup>3</sup> Toledo Beltrán ,Daniel, J. *Japón de la Posguerra*. Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Humanidades, México 1986, pag. 3

Tras haber sido educados y movilizados en un ambiente de exagerada propaganda militarista y de exaltación de los valores ultranacionalistas; después de haber vivido la euforia de espectaculares éxitos militares, en los primeros años de la guerra, Japón era ahora aplastado, vencido y su territorio ocupado por primera vez en su larga historia .

Después de la terrible situación a la que fue sometido este país, su vitalidad renació milagrosamente y de qué forma, ya que se rehabilitó su economía y recobró su independencia total de los aliados. Y no sólo eso, ya que se ha llegado a constituir en un corto plazo en una de las principales potencias mundiales . Por otra parte su población ha recobrado la estabilidad emocional olvidando los traumas sufridos al finalizar la última contienda mundial.

Con la derrota sufrida en la Segunda Guerra Mundial, el enorme potencial militar japonés fue obsoleto. Japón perdió sus colonias en Manchuria, Corea, y Formosa en las cuales en 1938 tenía inversiones por 1.25 miles de millones de dólares, los cuales significaban el doble de las tenencias extranjeras de Alemania, en la preguerra .

Las fuerzas armadas japonesas fueron desarmadas en su totalidad; fueron destruidos arsenales, bases militares, industrias bélicas e infinidad de materiales de guerra. Se desmovilizó a unos ocho millones de efectivos militares y se enjuició a los criminales de guerra. Por si fuera poco, Japón debía responder por los daños causados a los países asiáticos por sus agresiones militares a través de las llamadas Reparaciones de Guerra.¹

---

¹ Idem pag. 4.

² Idem pag. 10

### DAÑOS A LA RIQUEZA NACIONAL

(en cientos de millones de yenes)

	Total de años	Valor estimado de la riqueza de no existir daños	Riqueza Nacional a la terminación de la guerra	Porcentaje del daño	Valor de la riqueza en 1935, aprecio del momento de terminar la guerra
<b>Total de la riqueza nacional en patrimonio</b>	643	2,532	1,889	25	1,867
<b>Construcciones</b>	222	904	682	25	763
<b>Maquinaria e instrumentos industriales</b>	80	233	154	34	85
<b>Barcos</b>	74	91	18	82	31
<b>Instalaciones de electricidad y gas</b>	16	149	133	11	90
<b>Muebles y bienes domésticos</b>	96	464	369	21	393
<b>Productos</b>	79	330	251	24	235

Fuente: Oficina Central de Estabilización Económica, Informe General sobre los daños a la nación debido a la Guerra del Pacífico, Tokio 1949

Una medida tomada por el Comando Supremo de las Fuerzas Aliadas ( C.S.F.A. ), integrado por Estados Unidos, Inglaterra, China y Unión Soviética, que estaba encargado de vigilar y asegurar que Japón no volviera a convertirse en una amenaza para los Estados Unidos y para la paz o seguridad del mundo, fue el desmantelamiento de los *zaibatsu*, poderosas organizaciones sociales, comerciales japonesas cuyas estructuras ofrecieron la posibilidad de lanzarse a la aventura de la militarización, además de que las fuerzas aliadas asestaron un fuerte golpe a la eficiencia comercial ya que las manufacturas japonesas se apoyaban casi exclusivamente en estas firmas para sus ventas al exterior. \*

\* Idem pag. 6

\* Madison, Angus Crecimiento Económico en el Japón y la U.R.S.S. Editorial Gemika México 1986 pag. 70

Los problemas de pagos al exterior que enfrentaban los países europeos y las políticas restrictivas al comercio pusieron un alto a las exportaciones japonesas en los primeros años de la posguerra y la exclusión del GATT hasta 1955.

La mayor parte del comercio que efectuaba este archipiélago antes de la segunda contienda mundial, era con Corea, Formosa y China, pero a raíz del resultado de la contienda se veía severamente restringido por la recuperación económica de esta zona.

Japón se quedaba con una enorme capacidad productiva a corto plazo, y un gran abanico de habilidades técnicas que eran inocuables en tiempos de paz, ya que en épocas pasadas la mayor parte de la estructura productiva era destinada a la cuestión militar. Diversas ramas compatibles con el militarismo, como la industria naviera, la de equipos, componentes electrónicos y otros productos que requerían de una elaboración más complicada fueron aprovechadas para realizar productos sin fines bélicos derivados de estas industrias, con alta demanda por otros países.

Como claro ejemplo podemos mencionar que los conocimientos obtenidos durante la guerra se pudieron utilizar, como el caso de los fabricantes de ametralladoras que se convirtieron en fabricantes de máquinas de coser y los fabricantes de material óptico de guerra se convirtieron en fabricantes de cámaras fotográficas. En Japón existe un vínculo muy especial entre las grandes compañías y las pequeñas que permanecen hasta la fecha, las pequeñas empresas todavía realizan una gran parte de la producción. \*

---

\* Takafusa, Nakamura, *El Desarrollo Económico del Japón Moderno*, Editorial Nuestro Tiempo, México 1983 pag. 65

La experiencia de la ocupación a la que se enfrentó Japón después de la derrota de 1945, provocó grandes problemas inflacionarios ya que el gobierno tuvo que enfrentar los gastos de guerra y esto lo logró pagando con los negocios privados, se otorgaron una enorme cantidad de créditos fáciles por lo que el gobierno operó con un gran déficit presupuestal.

La situación japonesa era realmente crítica y esto se dejaba ver en la inconformidad social. La actividad de los sindicatos obreros crecía a pasos gigantescos como nunca antes se había visto, movilización de amplios sectores de la población, la acción de los partidos políticos izquierdistas. La huelga fue un arma bastante utilizada por los grupos inconformes pero el gobierno japonés nunca estaría dispuesto a seguir los movimientos sindicales hasta sus últimas consecuencias y esto se logró con la restricción y represión de los grupos radicales y comunistas. \*

## 1.2 Crecimiento Económico

La modesta pero importante recuperación que experimentó Japón durante los primeros años posteriores al fin de la segunda contienda mundial dependió de la abundante ayuda concedida por los Estados Unidos. <sup>9</sup>

El Gobierno Japonés en 1945, destinó los pocos fondos con los que contaba para la reconstrucción de industrias básicas; cuando los recursos escaseaban y los ahorros no eran de considerarse. Esto provocó una inflación que elevó el índice de precios desmesuradamente, pero gracias a estos sacrificios por parte del gobierno, la industria japonesa se recuperó a tal grado que constituyó poco más de las dos

<sup>9</sup> Al respecto puede consultarse Beraud, Bernard, *La Izquierda Revolucionaria en el Japón*, Editorial Siglo XXI, México D.F. 1971

<sup>10</sup> Allan G.C. *Breve Historia Económica del Japón Moderno*, Editorial Trillas México 1980 pag 204.

quintas partes de la de 1937. Algunos elementos que contribuyeron a esta recuperación fue por ejemplo la guerra de Estados Unidos con Corea, ya que Japón al ser prácticamente utilizado como base militar norteamericana, recibió los beneficios que ello originó por la prestación de servicios, como la proveeduría y almacenamiento de materiales militares y enseres necesarios en el campo de batalla.

Al denotarse una recuperación económica en Japón, el Primer Ministro Shigeru Yoshida cree conveniente realizar un convenio de paz con los países miembros de la Organización de Naciones Unidas, y a su vez terminar con la ocupación aliada de su país al darse la nueva inserción de este a la comunidad internacional a principios de la década de los cincuenta. Sin embargo el Secretario de Estado Norteamericano John Foster Dulles creía en la posibilidad de que la guerra con Corea se extendiera, por lo que se pensaba en el rearme japonés. Pero en Japón esto no se creía pertinente ya que detendría el fortalecimiento económico del país. Por lo tanto y apeándose a la Constitución (impuesta por los Estados Unidos) se rehusó soportando las presiones ejercidas.

Al crearse la Ley de 1947, referente a la eliminación del excesivo poder económico de las empresas, sometió a división a un promedio de 325 firmas, siendo 18 las que realmente se sometieron a esta iniciativa, ya que no se llevaron a cabo con tan estricta vigilancia por parte de las autoridades de ocupación a consecuencia de la expansión de la guerra fría. Pero los porcentajes de concentración en las empresas eran menores que al inicio de la guerra, promoviendo así una intensa competencia, característica que permitió obtener mejores condiciones laborales así como otro tipo de garantías, por ejemplo el sistema de empleo de por vida y el sistema de antigüedad, por lo que de cierta manera el crecimiento económico de este archipiélago al entrar en este tipo de negociación y obtener tales beneficios, tanto

archipiélago al entrar en este tipo de negociación y obtener tales beneficios, tanto patrones como trabajadores concluyeron que las huelgas prolongadas resultaban perjudiciales para ambos. Al haber mayor actividad industrial se elevó de 0 a 60% en 1945 el número de trabajadores afiliados a alguna asociación gremial. »

Existía gente convencida de que el problema de Japón radicaba en una insuficiente producción. Ante tal situación el ministro de finanzas Ishibachi incrementó el gasto financiero desviando los fondos a través del Banco de Reconstrucción el cual fue creado con el objeto de suministrar fondos obtenidos a través de emisiones de bonos del Banco de Japón, a las industrias que lo necesitaran con el fin de reavivar la producción. La fuente energética constituida por el carbón vio caer estrepitosamente su producción por lo que fue sustituido por el petróleo importado y parte de los fondos de reconstrucción se destinaron precisamente a dinamizar la industria del carbón.

Estas medidas tomadas conjuntamente al patrocinio de la fuerzas de ocupación encabezadas por Estados Unidos, con el fin de convertir a Japón en un aliado contra el comunismo, derivaron en que no todas las medidas de represalia contra este archipiélago se llevaron a cabo al pie de la letra como es el caso de la desaparición de los zaibatsu tomándose medidas únicamente contra 18 de los 325 zaibatus inicialmente propuestos.

Son variados los factores tanto externos como internos que propiciaron la creación de condiciones y estimulación del sorprendente crecimiento económico de Japón. Un factor clave fue la gran abundancia de mano de obra barata con un elevado nivel educativo.

---

<sup>11</sup> Idem pag. 67

Así mismo entre los factores internos destacan:

- la tradicional laboriosidad y disciplina social de la clase trabajadora,
- la marcada tendencia de ahorro de la sociedad japonesa,
- la gran capacidad para adaptar tecnologías y modelos foráneos acompañados todos estos factores por una gran estrategia comercial adoptada por el gobierno japonés y su fuerte protección a la industria y al comercio exterior.

Los factores externos más sobresalientes fueron :

- la ayuda material y estratégica otorgada principalmente por Estados Unidos al archipiélago,
- la ocupación norteamericana que ocasionó, como he mencionado anteriormente, la incorporación del Japón al orden económico del capitalismo internacional,
- el considerable ahorro en gastos militares, que permitió que estos recursos fueran dirigidos a las metas del crecimiento económico. »

Es interesante analizar los beneficios directos otorgados por la guerra de Corea que contribuyó a reactivar la economía japonesa.

---

<sup>12</sup>Toledo Beltrán, Daniel, *J, Mito y Realidad del Milagro Japonés*, *Revista de Relaciones Internacionales*, No. 30 Pag 112.

**ALGUNOS INDICES ECONOMICOS DEL PERIODO DE LA GUERRA DE COREA**

	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
<b>Cifras en millones de dólares</b>								
Exportación	510	820	1,355	1,273	1,275	1,629	2,011	2,501
Ingresos por la demanda especial		592		824	809	597	557	595
Importación	905	975	1,995	2,028	2,410	2,399	2,471	3,230
Indices de producción								
minera y manufacturera (1960=100)	905	975	1,995	2,028	2,410	2,399	2,471	3,230
Indice del salario real en la Ind. manufact. (1960=100)	45.6	59.5	65.6	73.5	77.4	76.5	80.5	87.5

Fuente: Importación y Exportación, estadísticas aduanales del Ministerio de Finanzas, demanda especial, Banco de Japón, Índice de producción Ministerio de Comercio Internacional e Industria, Tasa de Ganancia, Instituto de Investigaciones Económicas de Mitsubishi, Índice de precios al consumidor, división de estadística de la oficina del Primer Ministro, Índices de empleo y de salarios, Ministerio del Trabajo.

Con esta contienda las exportaciones japonesas se vieron estimuladas de 1949 a 1951 con un aumento de 2 a 7 veces. "

Psicológicamente los japoneses habían quedado muy dañados por la derrota y el proceso de reconstrucción, pero la Guerra de Corea significó el alivio para la economía y el auge económico resultante, una enorme inversión en instalaciones y equipos.

<sup>11</sup> Idem pag.112

### **1.3 Excelencia y Continuidad de la Productividad**

Es sin lugar a dudas un caso ejemplar el del pueblo japonés. Después de la devastación sufrida por la Segunda Guerra Mundial, Japón se encara a una economía expansiva, hasta llegar a ocupar uno de los primeros lugares en el mundo económicamente hablando.

El progreso japonés está respaldado por siglos de tradición cultural, que va a lo más profundo de las raíces de la sociedad japonesa basado en un patrón cultural de carácter campesino y animista forjado alrededor de siglos de seclusión, donde los habitantes de este archipiélago absorbieron de manera selectiva influencias del exterior que de una u otra manera han transformado a la sociedad japonesa.

El fenómeno al que nos referimos es atribuible a diversos factores como la superioridad de la tecnología occidental, y la capacidad peculiar de la nación japonesa para reproducir modelos extranjeros, y otorgarles un sentido propio. «

Aunado a esto el alto grado de disciplina y dedicación que se lleva a cabo armónicamente y sin conflictos, es sin duda alguna uno de los factores principales que intervinieron en el positivo resultado japonés, así como el desarrollo histórico y una serie de complejos fenómenos inherentes a éste; existen pueblos más trabajadores, emprendedores y más aptos que otros, es decir que Japón llegó a ser el modelo. El pueblo japonés cuenta con la virtud de poseer la dos cualidades a la vez; y por su alto nivel educativo al parecer está capacitado para abordar cualquier clase de actividad económica.

---

<sup>14</sup> Romero, Castilla, *Japón Hoy*. Op Cit pag 13

**De tal forma Japón es uno de los principales países, tanto en producción de productos manufacturados como en comercio mundial .**

**Por lo que respecta a la excelencia japonesa es un punto muy importante, ya que está respaldada por una tradición milenaria.**

Un joven japonés que empieza a laborar en alguna empresa, prácticamente tiene la idea de permanecer en ella de por vida, su abnegación y su lealtad son razones más que suficientes para se vuelva parte de esta idea. Desde mi muy particular punto de vista, esta concepción representa un intercambio: la empresa proporciona empleo y las condiciones propicias para su desarrollo por lo que el empleado corresponde con lo mejor de él. Así se logra una relación laboral equilibrada, en la cual al dar el empleado lo mejor de su desempeño se ve reflejado en la producción de alta calidad, lo que significa para la empresa contar con productos competitivos con mayor demanda.

Así en esta relación, las dos partes resultan beneficiadas. El japonés es perfeccionista, la mayor parte de los trabajos que realiza los hacen detalladamente a manera de reflejar su personalidad, la cual forma parte de una idiosincracia muy peculiar e inmutable, pese a las transformaciones sociales que se han llevado a cabo y estas son la gran influencia de la cultura extranjera y la permanencia de las bases culturales japonesas.

**Los japoneses cuentan con una gran vocación por el trabajo. Como se ha señalado, la devastación que presentó la economía japonesa después de la Segunda Guerra**

Mundial, implicó desarrollar la innovación y el constante perfeccionamiento de los avances técnicos alcanzados.

Es en este punto donde la mentalidad del *Kaizen* fincó sus bases convirtiéndose en una actitud positiva ante la vida. Por *Kaizen* entendemos mejoramiento, es decir mejoramiento continuo en la vida personal, familiar, social y de trabajo. Cuando se aplica al lugar del trabajo, *Kaizen* significa un mejoramiento continuo que involucra a todos gerentes y trabajadores por igual, es decir *Kaizen* significa la superación en marcha que involucra a todos.

Lo mejor o más clasificado de ella se encuentra disciplinadamente encuadrado en grandes empresas, cuyos directivos tienen posibilidades prácticamente ilimitadas, en contra de lo que sucede en los países occidentales altamente sindicalizados, para utilizar al personal en cualquier lugar, en cualquier momento según convenga a los intereses de la empresa que por lo regular aspira a grandes rendimientos. «

Los factores culturales descritos anteriormente, forman sin duda una base muy importante donde los japoneses fundamentan su alta productividad.

Asimismo otro de los elementos que participan en la alta productividad japonesa es la orientación global, sintetizada en el término *Kaizen*. « Para diversos autores, el término *Kaizen* significa la clave del éxito competitivo japonés, esto es el mejoramiento y marcha que involucrará a todos, es decir a la alta administración de la empresa, gerentes y trabajadores.

---

<sup>15</sup> Tamames, Ramón, *Estructura Económica Internacional*, Op Cit. pag. 419

<sup>16</sup> Imai, Mazaki, *Kaizen*, Editorial CECOSA, México 1992

Por lo que respecta al ámbito productivo, *Kaizen* simboliza el constante mejoramiento de los niveles de producción a través de la revisión sistemática de las distintas fases de la cadena productiva:

"Las implicaciones de control de calidad han ayudado a las compañías japonesas a iniciar una forma de pensamiento orientada al proceso y desarrollar estrategias que aseguran un mejoramiento continuo que involucre a las personas de todos los niveles de la jerarquía organizacional.

El mensaje de la estrategia de *Kaizen* es que no debe pasar un día sin que se haya hecho alguna clase de mejoramiento en algún lugar de la compañía "»

En la lógica del mejoramiento productivo japonés, el reconocimiento de los problemas es un requisito sine qua non para alcanzar niveles de excelencia por ello se dice que:

"La complacencia es el archienemigo de *Kaizen*. En consecuencia *Kaizen* enfatiza el reconocimietno del problema y proporciona pistas para la identificación de los mismos." «

Lo anterior se ve relegado en los altos niveles de competitividad y calidad de los productos japoneses, que colocan a Japón en la vanguardia mundial de muchas ramas productivas. El éxito de la productividad japonesa, y el logro de la excelencia y continuidad de la producción en una forma de vida, ligada directamente al aspecto productivo.

---

<sup>17</sup> Idem pag. 41

<sup>18</sup> Idem pag. 45

En este marco, cada día representaba nuevos retos a gerentes y trabajadores, pero cada uno es un nuevo progreso en todas las ramas de la empresa, si la constante innovación técnica se convirtió en el elemento del avance productivo en el plano de la administración, el mantenimiento y el mejoramiento formaban los pilares de esta.

Por lo que respecta al mantenimiento este se refiere a las actividades orientadas a conservar los estándares tecnológicos, administrativos y de operación. Por su parte el mejoramiento se orienta a las actividades enfocadas a los estándares corrientes.

Además de los elementos anteriormente mencionados, para el buen funcionamiento de una administración, primero se establecen políticas, reglas, y directivas para las operaciones importantes, buscando que todos sigan el procedimiento estándar de operación. Este aspecto, si la gente es capaz de seguir el estándar pero no lo hace, la administración debe aplicar la disciplina y si la gente es incapaz de seguirlo, la administración debe proporcionar entrenamiento o revisar el estándar de modo que la gente pueda seguirlo. <sup>19</sup>

En síntesis, la administración de las empresas japonesas se va presionada por el concepto global de *Kaizen*, es decir del constante mejoramiento. En cualquier momento y lugar en que se hagan mejoras en los negocios, estas a la larga conducirían a mejoras en áreas como calidad y productividad, de acuerdo con el espíritu del *Kaizen* intervienen entonces, tanto los aspectos culturales que tienen que ver con las raíces del pueblo japonés, su religión y tradiciones milenarias, como también los aspectos que atienden a las estrategias de producción basada en la constante innovación y mejoramiento de la producción, siendo la administración

---

<sup>19</sup> Ídem pag. 42.

**con sus dos variantes, el mantenimiento y mejoramiento el paso complementario a los interiores.**

## **2. CONSOLIDACION ECONOMICA DE JAPON EN LOS OCHENTA**

### **2.1 La Reestructuración Tecnológica de Japón en los Ochenta**

La década de los años ochenta fue sin duda un periodo de enorme importancia en la consolidación de Japón como una gran potencia económica mundial. Puede decirse, que este país fue de los más beneficiados por el largo periodo de tensión posterior a la Segunda Guerra Mundial, protagonizado más particularmente por los Estados Unidos y la Unión Soviética, los cuales se involucraron en una carrera armamentista sin par donde el proyecto de la guerra de la galaxias se constituyó como el ejemplo mas claro de tal enfrentamiento.

Japón como decimos, se benefició de ese fenómeno pues en tanto Estados Unidos dedicaba enormes recursos a la investigación e industria militar, el país oriental llevó a cabo un exitoso proceso de concentración e integración de sus principales industrias que lo colocaron a la cabeza de algunas de las principales ramas de la economía mundial .

Este proceso de reconversión tecnológica de Japón y de su alta competitividad internacional, ha querido ser explicado desde muy diversos puntos de vista, que van desde el negar la autenticidad del adelanto tecnológico japonés, hasta el de descubrir imágenes culturales y étnicas en la asimilización de la técnica occidental por los japoneses :

"El desarrollo de Japón es pues inseparable de la transferencia de tecnología occidental en el curso de la historia moderna. Pero dicha transferencia no consistió en el trasplante de procesos y máquinas, ni de la imitación vulgar; desempeñaron un papel decisivo la habilidad y eficiencia administrativa que permitieron instrumentar sistemas complejos de producción y mercado." <sup>20</sup>

El proceso de reconversión tecnológica en Japón es coherente con la acelerada dinámica de monopolización de la economía capitalista, que es evidente, ha generado cambios cualitativos en el proceso productivo, como también en la propia constitución de los grupos monopólicos:

" La vida del desarrollo capitalista a través del control de la revolución científica y técnica mediante los monopolios privados es también la vía de formación de grandes unidades capitalistas financieras donde se fusionan capital industrial y capital bancario.

Estas grandes unidades intentan asegurarse a la vez el control de la fuente ( materias primas, investigación ) , y de la salida ( mercados), lo que va haciéndose cada vez mas interdependiente ". <sup>21</sup>

Esta tendencia descrita abarca tres procesos distintos, aunque interconexos : integración horizontal, vertical y diversificación.

<sup>20</sup> Lopez Villafañe, Victor, *Alcances y Límites del Potencial Tecnológico Japonés, Japón Hoy*. Op cit pag. 57

<sup>21</sup> Castells, Manuel, *La Crisis Económica Mundial y el Capitalismo Nonamericano*, Editorial LAIA Política Económica / papel 451 No. 42, España 1978, pag. 36

Por integración horizontal se entiende el significado creciente que las grandes compañías adquieren dentro de un determinado sector, la concentración en sus manos de una parte cada vez mayor de la producción sectorial.

Por su parte la integración vertical es la extensión de las grandes compañías a otros sectores que, con relación al principal son escalones sucesivos de la producción a la circulación.

En cuanto a la diversificación, se entiende la penetración de las grandes compañías en otros sectores que no tienen relación tecnológica o funcional directa con el principal. »

El proceso de reconversión tecnológica de Japón en los años recientes, vino a reemplazar al modelo industrial en la época de la Segunda Guerra Mundial.

Quizá la más importante transformación estructural estuvo vinculada con el desmantelamiento de los viejos Zaibatsu orientados a la producción militar. Gigantes y modernas empresas industriales, comerciales y financieras surgieron de aquellas viejas estructuras para convertirse en los poderosos nervios que animarían la producción masiva de artículos manufacturados para los mercados capitalistas. »

Durante el tiempo transcurrido desde el primer aumento considerable de los precios del petróleo a finales de 1973, han tenido lugar significativos cambios en la rama industrial; por ejemplo reducción de las producciones de alto consumo de energía y

<sup>22</sup> Ver Inozemtey, et al, *Economía Política del Capitalismo de Estado Contemporáneo* Editorial Progreso, Moscú, Tomo 1, 1975.

<sup>21</sup> López Villafañe, Victor, *Alcances y Límites del Potencial Tecnológico Japonés*, Op cit Pag. 61.

disminución de la proporción del petróleo en el balance energético del país sobre la base de la utilización de fuentes alternativas de energía.

Los empresarios nipones empezaron a destinar mayores recursos a la investigación de nuevas tecnologías que ahorren energía y permitieran un aprovechamiento óptimo de los recursos .

La revolución tecnológica japonesa tiene como principal objetivo de acción los laboratorios y los proyectos futurísticos que tienen casi todas las grandes empresas a fin de hacer posible la independencia tecnológica japonesa. »

La reestructuración industrial en aras de la reducción del consumo del petróleo ha estado acompañada del desarrollo de las llamadas producciones de alto nivel científico. Este tipo de industrias incluye la computación, la electrónica, la biotecnología y la bioquímica entre otras, ramas que requieren de una mano de obra altamente calificada y un elevado nivel de automatización.

El concepto económico de cambio tecnológico es simplemente la noción que una más grande producción de bienes y servicios puede ser obtenida dado el nivel de inversión en fuerza de trabajo y capital. Esto implica que la inversión empleada en la producción se convierte en más productiva en mayor tiempo . El término de cambio de productividad es frecuentemente utilizado como sinónimo de progreso tecnológico. »

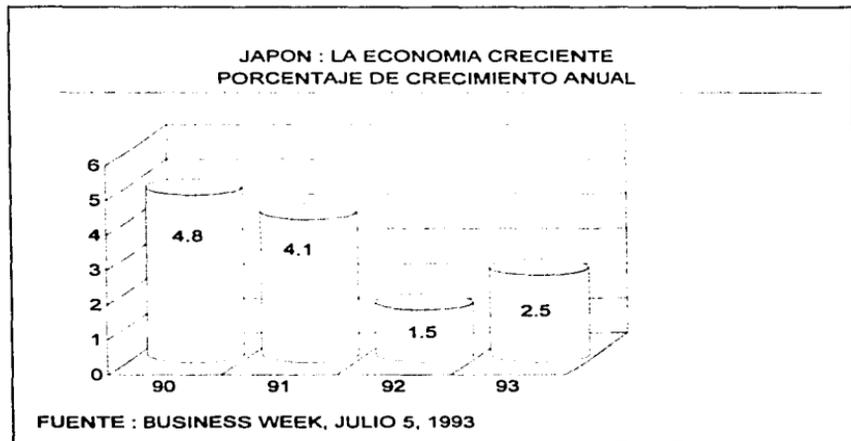
---

<sup>24</sup> Idem Pág. 64

<sup>25</sup> Nishimizu, Mieko Technological Superiority Postwar Japanese Growth. Editorial Gakken, Japan 1989.

Los procesos de automatización comienzan a reflejarse en la coyuntura económica japonesa y en las actividades de las corporaciones. Algunos sectores tradicionales mostraron una marcada tendencia creciente en los últimos años, como son los textiles, la industria alimenticia, prendas de vestir, cueros, calzados; estas industrias han sido desplazadas para las economías en desarrollo.

Gráfica 1.



Por otro lado, cobraron fuerza y se desarrollaron el sector maquinaria y sus subsectores ( eléctrico y de precisión ) la industria de semiconductores, las telecomunicaciones, la electrónica, la biotecnología y la automotriz, entre otras.

Por esto, las corporaciones japonesas, a raíz de los cambios estructurales de los últimos años, han dividido sus operaciones hacia los sectores de avanzada en busca de la maximización de las ganancias y la proyección posterior de su poderío en la competencia internacional .

La compra de patentes tecnológicas fue hecha en las áreas en las que Japón sería un competidor sin igual: siderurgia, petroquímica, electrónica y automotriz. Japón compró la tecnología y luego convirtió en éxitos comerciales los productos electrónicos, las fibras sintéticas, los automóviles, relojes, cámaras, etc. »

En los últimos años, de acuerdo a las exigencias de la competencia internacional y el desarrollo de la economía japonesa, continuó a la modernización y la realización de las capacidades existentes, así como el desarrollo de los sectores de avanzada dentro de la estructura económica del Japón.

La estrategia industrial para el siglo XXI está encaminada a mantener un liderazgo en la futura división internacional del trabajo, que se ha venido gestando como consecuencia de los rápidos cambios tecnológicos y una fuerte posición en el campo de la alta tecnología principalmente en los sectores como la electrónica, computadoras, telecomunicaciones, biotecnología y automotriz entre otras.

El proceso anteriormente descrito impulsó a Japón a que una vez que reestructuró su base industrial, productiva y tecnológica, hacia la conquista de mercados extranjeros. Para ello puso en práctica una estrategia de mercadotecnia y conquista de mercados que le permitió aumentar rápidamente su presencia en la economía mundial. Son estos aspectos los que se analizarán en los puntos siguientes.

---

<sup>26</sup> Lopez Villafañe, Victor, Op. Cit pag. 62

## **2.2 La Estrategia de Mercado**

Es importante destacar que la estrategia de mercado adoptada por las empresas japonesas, se adecuaba especialmente a capitalizar las cambiantes demandas de los consumidores relativas a los productos que deseaban adquirir; los consumidores podían tener la plena seguridad que los productos que adquirirían contaban con la calidad suficiente que el consumidor esperaba encontrar y que sin embargo no lo conseguían con productos de otras nacionalidades; o no al grado que lograban los productos japoneses.

Un caso concreto, que nos muestra el movimiento de la oferta por parte de los productores japoneses es el modo de " Producción Ajustada" , el cual desplaza al modo de "Producción en Masa" , beneficiando al consumidor con un mayor índice de calidad y menor costo. <sup>27</sup>

La estrategia de las empresas japonesas consiste en la satisfacción del cliente, esta satisfacción del cliente comprende términos tales como calidad, costo y programación, por lo tanto, el trabajo de la administración es tomar la decisión de cual de las tres metas es prioritaria para lograr sus objetivos.

Las empresas japonesas se han visto obligadas adoptar un fuerte control de calidad en la producción de sus productos, y esto ha sido provocado por los clientes quienes son los que fijan los estándares para la calidad y hacen esto decidiendo qué productos comprar y a quién comprárselo.

---

<sup>27</sup> Imai, Mazaki, Kaizen Op.Cit. pag. 255

Parece que los clientes japoneses, suelen imponer requisitos más rigurosos sobre el producto o servicio que los clientes en otros países. La tensión de los clientes japoneses enfocada a los detalles ha obligado a la administración a desarrollar un sistema para construir sobre la calidad. Es por lo exigentes que son los compradores, que las empresas, si desean ser aceptadas por los demandantes, deben someterse a estrictos procedimientos de control de calidad con el fin de acaparar más clientes.

Existen prácticas más eficientes en Japón para evitar que productos nuevos japoneses o de importación puedan competir al lado de los que relativamente tienen un considerable periodo de tiempo en el mercado aunado a esto el enorme proteccionismo del que gozan por parte de los distribuidores.

Las prácticas de mercadotecnia de las compañías occidentales, a comparación con las compañías orientales acarrear el fastidio de sus clientes y distribuidores; estas prácticas consisten en precios variables, descuentos y cambios abruptos de un distribuidor a otro. Estos cambios técnicamente motivados para mejorar la línea de utilidades del próximo periodo. »

Por otra parte las compañías japonesas suelen negarse a aceptar cambios abruptos en las prácticas comerciales, con el único temor de tener un impacto negativo en la organización y en el mercado. Esto significa que tratan de no alterar el esquema que sigue la administración de la empresa con sus distribuidores y el tratar de no descontrolar a sus clientes .

---

<sup>24</sup> Idem, Pág. 268.

Hasta cierto punto sin importarles sus utilidades a corto plazo pero siempre pensando en la productividad y competitividad de la compañía a largo plazo, factores que incluyen la efectividad organizacional, relaciones industriales y capacidad para producir artículos de calidad de manera económica.

Un factor clave para obtener ciertos logros es la administración de la empresa; si la administración tiene éxito en el mejoramiento de la cultura de la organización a la que administra, la compañía sería más productiva, más competitiva y más lucrativa a largo plazo. Pero todo el esfuerzo que la administración hace para tener más éxitos no se sentiría sino hasta años después. »

El productor japonés, fabrica lo que el cliente desea consumir y piensan en la conexión existente dentro del sistema de producción y el consumidor. »

Al tener la idea de lanzar un nuevo producto al mercado, se debe pensar y estudiar a qué tipo de consumidores va a ir destinado este producto, y las características que estos compradores encontrarían más atractivas en el producto. Esto se puede lograr haciendo un sin número de encuestas entre los consumidores y realizar un análisis de las ventas en el mercado. »

La estrategia de mercado a nivel de empresas transnacionales es muy interesante; las empresas transnacionales japonesas destacan entre todas por satisfacer las necesidades de los mercados de todo el mundo.

---

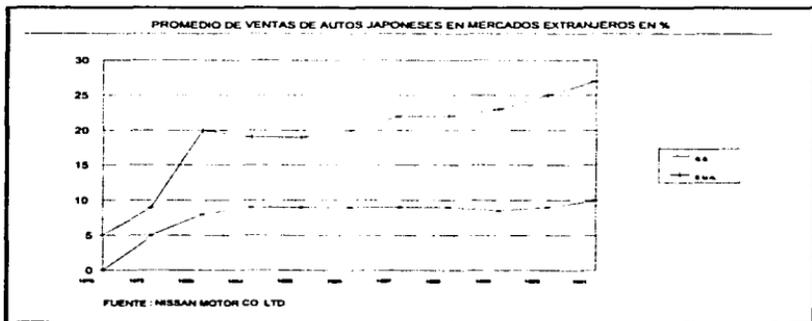
<sup>29</sup> Idem . Pag. 269.

<sup>30</sup> Womack, P. James, Jones T. Daniel, *La Máquina que Cambió al Mundo*, MacGraw Hill, España 1990 Pag. 51.

<sup>31</sup> Idem. Pag. 89.

Los japoneses con un sistema ajustado de producción cuentan con la capacidad de en una misma planta de ensamble poder producir distintos tipos de productos dependiendo la región del mundo a la que se quieren destinar los artículos fabricados a diferencia de algunas transnacionales occidentales que tienen que emplear modos de producción anticuados con un bajo control de calidad, precios elevados y que quizás no se adapten a las necesidades o exigencias de los consumidores de la región y que además de todo esto tengan que abrir una planta para cada producto que se piensa fabricar queriendo obtener ganancias inmediatas y terminando a final de cuentas por discontinuar dichos productos .

Gráfica 2



El término de " just on time," se refiere a la idea implementada por Eiji Toyoda y Taiichi Ohno ( creadores de la Toyota Motors company ) al experimentar un nuevo sistema de producción en sus plantas y que a la vez se experimentaba en otro tipo de

industrias. La producción ajustada combina las mejores características de la producción artesanal y de la producción en masa, la capacidad de reducir costos por unidad y de mejorar drásticamente la calidad al mismo tiempo que proporciona una gama de productos cada vez más amplia y un trabajo más exitante. Aún no hay un límite establecido en este sistema de producción, tanto en la industria automotriz como en otras industrias aún se encuentra en un estado primitivo comparado con la producción en masa en los años veinte y que sin lugar a dudas terminará por sustituir completamente tanto a la producción en masa como a la producción ajustada.

### **2.3 La Expansión Comercial**

Las tendencias estructurales que presenta el proceso de globalización de la economía capitalista, nos indican una cada vez mayor especialización en determinados sectores. En ese sentido Japón no es una excepción. El progreso en la división internacional del trabajo en Japón implica por un lado la adaptación a los cambios que se operan, la necesidad de mantenerse entre los punteros de los países industrializados, y por el otro, el abandono de ciertos sectores hoy no tan rentables, y el desplazamiento de la actividad de las corporaciones hacia las ramas de avanzada, entre ellas los semiconductores, tecnologías intensivas, producción de automóviles y sus partes entre otras.

Vinculado a este proceso, las compañías japonesas han internacionalizado crecientemente sus negocios industriales. Este proceso implica que las firmas japonesas llevan a cargo una estrategia diversificada y multifacética.

Entre los aspectos que indican esta tendencia a la internacionalización se cuentan los siguientes:

- Progreso en la división internacional del trabajo; esfuerzos para integrar las investigaciones y desarrollar los lazos con compañías extranjeras y organizaciones de investigación.
- Internacionalización del financiamiento corporativo, adquisición de bonos extranjeros y otros instrumentos financieros en el mercado internacional de dinero en el exterior.
- Incremento en la fusión de compañías japonesas y adquisición de firmas extranjeras.

La coordinación de los esfuerzos con compañías extranjeras y la internacionalización del financiamiento corporativo estrechan los lazos del capital financiero japonés con sus contrapartes de otros países, y exento a la proyección internacional de la economía japonesa.

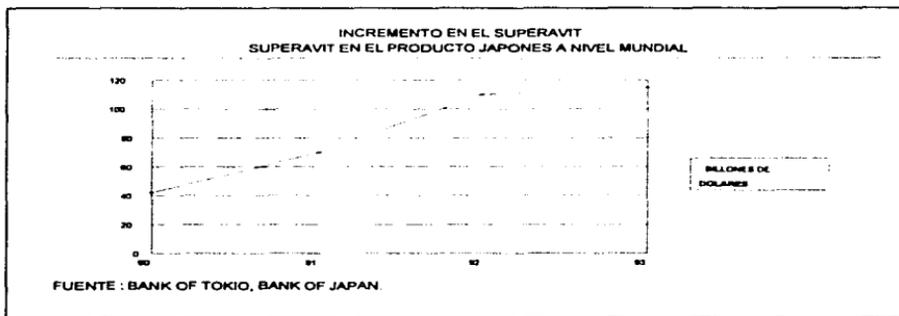
Por otro lado, el incremento de adquisición de firmas extranjeras internacionaliza aún más la actividad de los grupos económicos japoneses. Este fenómeno puede manifestarse en un incremento de la participación de firmas japonesas como accionistas en las compañías extranjeras, o bien en una mayor adquisición de acciones de las corporaciones niponas por parte del capital extranjero. »

---

<sup>32</sup> Al respecto puede observarse el proceso de compra de empresas norteamericanas por consorcios japoneses.

El proceso de internacionalización de las compañías japonesas, abarca todos los segmentos de la economía: bancos, compañías comercializadoras, aseguradoras, navieras, cadenas de hoteles, compañías constructoras, inmobiliarias, etc. Estas firmas están fortaleciendo sus posiciones en la economía internacional a través del comercio, las inversiones externas y las estrechas relaciones e intercambios de experiencias con compañías de otros países.

Gráfica 3.



Existe una importante unión de compañías japonesas, que conforman una red de equipo humano, oficinas y bancos de información, con numerosos contactos formales e informales que proporcionan diversos servicios que facilitan las operaciones comerciales de sus clientes, negocios privados e industrias. Esta red es la llamada "*Sogo Shosha*" creada para facilitar el desarrollo de los negocios y actividades industriales a niveles internacional y local.

En la actualidad son la clave en el progreso del comercio japonés a nivel mundial. Recopilan información y estadísticas, pronósticos, tendencias y hacen predicciones sobre los nuevos mercados y productos que comparten con sus clientes. Además, saben a ciencia cierta donde pueden venderse determinados productos traslado de sistemas de distribución, precios, etc. »

Las *sogo susha* no son simples intermediarios, sino verdaderos creadores de flujos comerciales; estas firmas anticipan necesidades futuras de materias primas, hacen inversiones en la explotación de recursos naturales en muchas partes del mundo, prevén cambios en el curso de la producción industrial y facilitan las relaciones comerciales. Además, son una de las fuentes fundamentales de financiamiento para las operaciones de las firmas.

Las corporaciones japonesas han desarrollado una habilidad especial en los mercados internacionales para superar crisis y pérdidas temporales que posteriormente se traducen en ganancias a largo plazo. La penetración en el mercado es, en la etapa inicial, mucho más importante que las utilidades. Las empresas niponas, en caso necesario, están dispuestas a reducir sus precios y aceptar pérdidas a corto plazo con el fin de absorber una porción mayor del mercado.

Una de las razones de esta actitud es que los accionistas de las corporaciones japonesas juegan un papel hasta cierto punto secundario, debido a que la mayor parte de los fondos que manejan las compañías japonesas provienen de instituciones de crédito, las empresas pueden tomar decisiones con toda libertad sin

---

<sup>11</sup> Deutsch, F. Mitchell, Japón Descifrando el Enigma Económico Editorial Selector, México 1989 Primera Edición.

tener la necesidad de consultar a los accionistas, y ni siquiera informarles sobre las utilidades de sus acciones.

Para dar dos ejemplos de los vínculos que tienen las firmas japonesas automotrices con otros sectores económicos de ese país, y para demostrar la imbricación de los capitales bancarios e industriales, señalaré los casos de la Toyota y de la Nissan.

Toyota se encontró frente a graves problemas financieros que lo orillaron casi a la quiebra. Estas dificultades comenzaron con la baja demanda de sus productos en 1949, provocada por la vigorosa política de austeridad que implantó el gobierno japonés durante el año anterior.

Toyota tuvo que recurrir, a los servicios de un grupo bancario al que pidió ayuda. Entre las disposiciones impuestas por el grupo bancario tras un estricto plan de recuperación, podemos mencionar las siguientes:

- Creación de una "sociedad de distribución" autónoma y distinta de la sociedad de producción de los vehículos de motor : así en Toyota se impuso el principio de la separación de la fabricación y la distribución.
- Reducción considerable de la plantilla laboral.
- Ajuste de las cantidades de automóviles producidos con las efectivamente vendidas por la sociedad de distribución (c.f Toyota 1967)<sup>34</sup>

Así Toyota, tuvo que sujetarse a estas condiciones que lo obligarían a cumplir con un principio de adaptación de su producción a sus ventas y sufrir así la primacía de lo comercial, reduciendo sus efectivos. Lo que se convertirá en una de la claves del método "producir justo las cantidades vendidas y producirlas justo a tiempo", surge

<sup>34</sup> Coriat, Benjamín, *Pensar al Revés*, Editorial Siglo XXI, México 1995, Segunda Edición, pag 34.

así a comienzos de los años cincuenta como una condición impuesta a la empresa por terceros, banqueros en este caso para asegurar su supervivencia.<sup>35</sup>

En pocas palabras método llamado *Dekanscho*, era el que se aplica en materia de planes de producción: durante veinte días se acumulaba en el mayor desorden las producciones y las existencias de piezas intermedias y de insumos, antes de ponerse finalmente a fabricar automóviles los últimos diez días de mes. Este método puede ser una de las causas de la crisis financiera de Toyota, que a causa de excesivos desperdicios se encontró sin los fondos de operaciones necesarios para comprar los materiales y unidades necesarios para la fabricación de automóviles.<sup>36</sup>

En los últimos años, la Toyota en medio del rápido crecimiento registrado por la industria del automóvil, no sólo ha expandido sus actividades en el país sino también en el exterior. Este consorcio considerado como el mayor productor japonés de autos ha ocupado una fuerte posición en la competencia internacional. »

La Toyota Motors mantiene estrechas relaciones con el grupo Mitsui, y forma parte del Nimo ku Kai. Diferentes firmas poseen acciones de las compañías afiliadas a la Toyota Motors. En 1985 el Banco Mitsui estaba entre los principales accionistas, compartiendo la primera posición con los bancos Tokai y Sanwua. »

Por otra parte, Toyota ocupa el primer lugar entre los accionistas del banco Tokai (5.4%) el segundo Mitsui (4.4%) , el sexto el Sanguna y posee el 1.1% de las acciones del "Long Terme Credit Bank".

---

<sup>35</sup> Idem, pag. 35.

<sup>36</sup> Idem, pag. 35.

<sup>37</sup> BusinessWeek *Toyota is Back on Track*, Abril 4, 1994 pag. 24.

<sup>38</sup> Womack, P. James, Jones T. Daniel, *La Máquina que Cambió al Mundo*. Op Cit., Pag. 50.

**De esta manera el consorcio Toyota es un condominio Toyota , grupo Mitsui y el Banco Tokai, y los lazos financieros entre las compañías del consorcio y el alto nivel de coordinación la unión de todas esas empresas se debe a la presencia en la dirección de las principales firmas de miembros de la familia Toyota.**

**Por su parte el consorcio Nissan comparte junto con Toyota el control monopolista de la industria automotriz.**

### **3. COMPETENCIA COMERCIAL ENTRE ESTADOS UNIDOS Y JAPON POR EL MERCADO INTERNACIONAL AUTOMOTRIZ**

#### **3.1 La Pérdida de la Competitividad de las Empresas Norteamericanas en el Periodo 1980-1990**

La estrategia seguida por Japón orientada a lograr altos niveles de eficiencia y productividad, pero que a la vez incorpora a más fuerza de trabajo, que data de los años cincuenta, siguió patrones diferentes a los puestos en práctica por los norteamericanos. Quizás en esta base de la estrategia japonesa, se escribió en buena medida, los logros que tres décadas después se alcanzaron con referencia a las empresas norteamericanas.

Algunos de los puntos centrales de esta estrategia parecieron contradictorios con la lógica empresarial pero demostraron a mediano plazo, ser tan exitosos que pronto superaron los niveles estadounidenses:

¿ Debería Japón haber comprometido su futuro de acuerdo a la teoría de las ventajas comparativas, con industrias caracterizadas por un uso intensivo de la fuerza de trabajo ? esto podría ser tal vez una opción racional para un país de 5 a 10 millones de habitantes. Pero Japón tiene una gran población. Si la economía japonesa hubiera adoptado la doctrina simple del libre comercio y hubiera escogido especializarse en este tipo de industria, hubiera seguido el patrón de estancamiento y pobreza de Asia,

y hubiera permanecido en los niveles mas débiles del mundo libre, convirtiéndose en una área problemática del lejano oriente.”

En lugar entonces de continuar con una teoría que al corto plazo tal vez hubiera significado cierto éxito, los planificadores económicos japoneses decidieron llevar a cabo un proyecto más ambicioso, teniendo en mente el despegue del país como gran potencia económica no de manera inmediata, pero si segura.

“ El Ministerio de Comercio Internacional e Industria decidió establecer en Japón Industrias que requirieran el empleo intensivo de capital y tecnología, industrias que en comparación de los costos comparativos de producción serían las más inapropiadas para Japón; industrias como el acero, la refinación de petróleo, petroquímicas, automotriz, aérea, maquinaria industrial y mas tarde electrónica, incluyendo computadoras. Desde un punto de vista inmediatista el fomento de tales industrias parecería conflictivo con el racionalismo económico. Pero en un punto de vista de más largo plazo esas eran precisamente las industrias donde el incremento de la elasticidad de la demanda es alto, el progreso tecnológico es rápido, y la productividad laboral crece rápido. ”

Para llevar a cabo esta estrategia se tuvo que superar la barrera del financiamiento, ya que el tipo de industrias que se proponían desarrollar requerían de un alto porcentaje de capital e inversión. Ante ello existían varias opciones :

---

<sup>39</sup> McGraw, Thomas *America Versus Japan*. Harvard Business School press. Boston Mass. 1986. Pag. 9  
(traducción del autor)

<sup>40</sup> Idem. Pag. 9.

- Acceder a los préstamos "duros" del extranjero algo que siguieron México y Brasil en los años setenta,
- Permitir la inversión extranjera directa a gran escala,
- Desarrollar una especie de "Capitalismo de Estado" con la creación de importantes empresas dado la conducción del gobierno.

Ninguna de estas opciones fue aceptada en su lugar los japoneses decidieron:

- Generar su propio capital desde adentro;
- Emplear este capital en sus propias empresas privadas.

La propensión del público Japonés al ahorro fue un factor clave que ayudó a contar con una salida base de ahorro para llevar a cabo la estrategia planteada. Inclusive, el gobierno tomó medidas que se dirigieron a incentivar el ahorro y a penalizar los préstamos al consumidor, algo notoriamente diferente al sistema norteamericano, el cual alienta el crédito al consumidor y castiga el ahorro.

La diferencia entre Japón y el resto de los países industrializados con respecto al ahorro generado, puede ser vista en la siguiente tabla :

AHORRO TOTAL COMO PORCENTAJE DEL INGRESO NACIONAL TOTAL						
1971 EN %.						
	Japón	Canadá	E.U.A.	Francia	Alemania Occ.	Italia
Ahorro Neto	28	11	8	18	19	16
Depreciación						
consumo de Cap.	16	12	13	11	12	9
Ahorro bruto						
Total	44	24	21	29	31	25

Mc Graw, Thomas America Versus Japan, Harvard Business Scholl Press. Boston Mass.1986.pag 15, (Traducción del autor)

Una vez que el aspecto del financiamiento se pudo solventar, quedaba la parte del desarrollo de la ciencia y tecnología. Ante esta circunstancia se presentaron también cuatro opciones para alcanzar la formación de industrias con uso de alta tecnología :

- Desarrollar tecnología propia a través de un programa educacional intensivo y apoyo oficial a la ingeniería y la ciencia organizadas;
- Importar tecnología invitando a empresas norteamericanas de alta tecnología a construir plantas manufactureras en Japón solas o en base a empresas conjuntas;
- Comprar la tecnología necesaria por medio de las licencias, pagos de royalties, etc;
- Confiar en la "ingeniería invertida" en la cual empresas japonesas podrían adquirir pequeños montos de alta tecnología de otros países, particularmente de Estados Unidos, proceder a desmantelarla, analizarla, remodelarla, y reproducirla dentro de las fábricas japonesas, los planificadores japoneses seleccionaron las cuatro alternativas pero enfatizaron las últimas dos:

" Las empresas americanas como ATT (cuyos laboratorios Bell había inventado el transistor), RCA ( que poseía cientos de patentes relacionadas a la Radio y la Televisión) y Ampex (quien desarrolló la grabadora de video ) proporcionaron a las empresas japonesas su simple y más valioso recurso de tecnología. Comenzando en los cincuenta y siguiendo hasta ahora los japoneses han pagado grandes sumas de dinero por esta tecnología: Sin embargo ellos han recibido grandes ganancias en correspondencia, las compañías japonesas como Toyota en los sesenta y Fujitsu en los sesenta obtuvieron grandes ganancias simplemente adaptando la tecnología adquirida del desmantelamiento de productos americanos."<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> Idem pag. 17.

Este esquema favoreció en el corto plazo a todas las partes. Por un lado el gobierno japonés recibió un importante apoyo a su estrategia económica, en tanto que las empresas tuvieron facilidad para contar con tecnología intermedia. Por su parte el gobierno norteamericano se favoreció al contar con un aliado capitalista y democrático en el Sudeste de Asia. Las empresas norteamericanas por su parte que habían vendido su tecnología a Japón, recibieron una gran transferencia de liquidez sin ninguna necesidad de invertir de su parte.

En el corto plazo todos parecieron ganar. Sin embargo, y debido a la "ingeniería invertida", sólo las empresas japonesas ganaron y al largo plazo los principales perdedores fueron las compañías norteamericanas y los intereses nacionales de Estados Unidos en el ámbito industrial.

Desde luego que es necesario tomar en cuenta que las empresas norteamericanas subestimaron la habilidad japonesa y también sobreestimaron su propia capacidad de mantener el liderazgo tecnológico. Pero además el propio juego del mercado internacional dio elementos a la estrategia japonesa.

COMERCIO EXTERIOR PERIODO 1980 A 1994						
Año	En Base a las Valores (millones de dólares)					
	Declarados por Aduanas			Exportaciones		
	Exports (f.o.b.)	Imports (c.i.f.)	Balanza	General	Maquinaria y Equipo	Importaciones Maquinaria y Equipo
1980	129807	140528	-10721	62.1	53.8	35.2
1985	175638	129539	46099	86.9	83.2	40.7
1990	286948	234799	52149	100.0	100.0	100.0
1991	314525	236737	77789	102.5	102.1	101.9
1992	339650	233021	106628	103.6	102.2	99.0
1993	360911	240670	120241	102.3	99.9	107.9
1994	395600	274742	120858	104.0	100.9	138.8

Fuente : Ministerio de Finanzas de Japón.

<b>COMERCIO ESTADOS UNIDOS Y JAPON ENTRE 1967 Y 1979</b>						
	<b>Exportación de</b>	<b>Hacia</b>	<b>Importación de</b>	<b>De Japón</b>	<b>Balanza</b>	<b>Balanza Comercial</b>
	<b>Estados Unidos</b>	<b>Japón</b>	<b>Estados Unidos</b>		<b>Comercial</b>	<b>con Japón</b>
(millones de dólares)						
<b>1967</b>	31,011	2,700	26,727	3,049	4,287	349
<b>1968</b>	34,092	2,954	32,845	4,133	11,247	1,179
<b>1969</b>	37,289	3,490	35,742	5,017	1,547	1,527
<b>1970</b>	42,729	4,652	39,638	6,015	3,091	1,363
<b>1971</b>	43,606	4,055	45,189	7,617	1,583	3,562
<b>1972</b>	49,214	4,963	55,170	9,115	5,956	4,152
<b>1973</b>	70,859	8,313	69,915	9,573	1,944	1,260
<b>1974</b>	97,908	10,679	100,248	12,929	2,340	2,250
<b>1975</b>	107,592	9,563	95,576	11,242	11,016	1,679
<b>1976</b>	115,156	10,144	121,009	15,923	5,853	5,779
<b>1977</b>	121,150	10,529	147,685	18,550	26,535	8,021
<b>1978</b>	143,575	12,885	171,978	24,458	28,403	11,563
<b>1979</b>	181,637	17,579	206,327	26,243	24,690	8,664

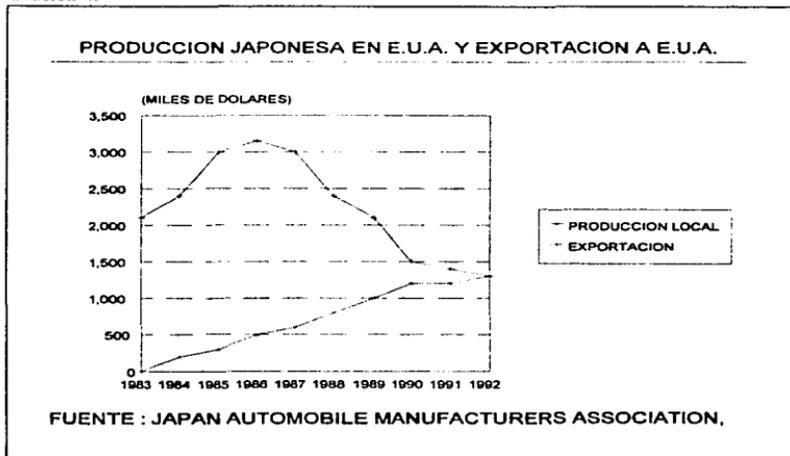
Fuente : Las cifras de exportación e importación de Estados Unidos son del Departamento de Comercio de Estados Unidos. Las subdivisiones provienen de la obra direcciones del Comercio Internacional del FMI.

De haberse congelado la transferencia o venta de tecnología por parte de las empresas líderes de Estados Unidos, Japón la hubiera buscado y encontrado seguramente en Europa. La lógica capitalista que rápidamente reemplaza a aquel recurso que falta, sobre todo en la era de la alta tecnología en donde es casi imposible mantener algo en los límites de una empresa o de un país. Lo anterior también es aplicable para países como el nuestro, que constantemente se ven comprometidos por los problemas de liquidez y cuyos gobiernos no encuentran otra

alternativa que seguir el círculo vicioso de endeudamiento-crisis-más endeudamiento.

Es entonces sobre esta base, como podemos acercarnos a comprender el como las empresas japonesas han ganado más terreno a las firmas norteamericanas que, envueltas en su propio proceso de crisis y reajuste, cedieron el paso a las japonesas en algunas ramas, particularmente en el sector automotriz.

Gráfica 4.



**Lo anterior queda demostrado cuando se analiza el comportamiento de la industria norteamericana en general que en las dos décadas pasadas ha perdido vigor, algo que se reflejó en los principales Items macroeconómicos.**

**"Con excepción de Inglaterra, durante la década de los años sesenta y setenta, Estados Unidos sufrió índices de crecimiento más bajos que los registrados por los principales países industriales. Japón creció anualmente alrededor del 8%, más de dos veces del promedio norteamericano ."**<sup>42</sup>

**La producción total norteamericana, tanto como aquella por trabajador así como la participación en la producción mundial vinieron a la baja.**

**En cuanto a la inversión :**

**" La tasa de crecimiento de la inversión interna bruta cayó de un promedio de 8 y 8.4% entre 1951 y 1970 a 2.6% entre 1965 y 1980 al coeficiente de inversión fue de 17% en 1965 y de 16 % en 1987. Ello contrasta con el coeficiente de inversión de Japón que fue del 27% en 1965 y 30% en 1987. "**

**En otros rubros como el ahorro, contrasta también la caída norteamericana en relación a sus socios comerciales más importantes.**

**Es aquí donde se pueden marcar las diferencias y con ellas la explicación del porqué los japoneses alcanzaron mayor vigor que las norteamericanas.**

---

<sup>42</sup> Benejam, María Antonieta, La Cuenca del Pacífico, Estados Unidos y la Nueva Hegemonía Mundial. Centro de Investigaciones sobre Estados Unidos de América, Coordinación de Humanidades U.N.A.M. México 1991. pag.53

<sup>43</sup> Idem pag. 54.

**LOS PAISES DEL GRUPO DE LOS SIETE 1950-1987**  
**NIVELES RELATIVOS DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO Y LA PRODUCTIVIDAD DE PIB EUA -**  
**100.0**

PAIS	1950	1960	1970	1980	1987
ESTADOS UNIDOS	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
CANADA	6.40	7.20	8.20	9.90	10.00
JAPÓN	8.80	14.80	28.10	33.90	36.10
FRANCIA	11.80	13.30	15.80	17.30	15.90
ALEMANIA FED	11.10	18.70	20.10	20.10	18.30
ITALIA	10.40	11.10	15.80	16.40	15.60
REINO UNIDO	20.10	19.10	17.50	16.20	15.70
SUMA PARTICIPACIÓN	59.30	53.70	48.70	46.80	47.30
ESTADOS UNIDOS	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
CANADA	77.10	86.10	84.20	92.80	95.50
JAPÓN	15.20	23.20	45.70	62.60	70.70
FRANCIA	36.80	46.00	61.70	80.10	85.30
ALEMANIA FED	32.40	49.10	61.80	77.40	81.10
ITALIA	30.80	43.90	66.40	80.90	85.50
REINO UNIDO	53.90	54.30	58.00	65.90	71.90

Tomado de Restructuring american Foreign Policy, The Brookings Institution Washington, D.C. 1989. <sup>44</sup>

Por su parte en los campos tecnológicos e industrial se marcó también la pérdida de competitividad norteamericana, ya que mientras que en los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial, la tecnología norteamericana llevaba la vanguardia indiscutible hacia los años sesenta y setenta, las innovaciones y cambios tecnológicos aparecían ya en más países, directamente competidores de los norteamericanos.

" En 1970, de las veinte corporaciones más grandes del mundo, 19 tenían sede en norteamérica ahí residían tres de las cuatro más grandes plantas automotrices así como las siderúrgicas y las empresas productoras de químicos y aluminio más importantes entre otras.

<sup>44</sup> Idem Pag. 96.

Dos décadas más tarde sin embargo, las empresas de los Estados Unidos habían perdido su preeminencia en la producción de industrias estratégicas como la del acero, los textiles, la automotriz y en la fabricación de productos electrónicos .<sup>45</sup>

Aún cuando puedan existir consideraciones de índole geopolítica que expliquen en parte el porqué del impulso norteamericano, premeditado o no, al área del sudeste asiático, y con particularidad al Japón, lo cierto es que en numerosos sectores de la economía, la superpotencia norteamericana se vio desplazada.

" La embestida de la economía asiática sobre la norteamericana ha conducido a muchos historiadores a equiparar la actual relación de Japón con Estados Unidos, a la existente entre norteamérica y Gran Bretaña en los años anteriores a la Segunda Guerra Mundial. Hoy Estados Unidos representa el viejo poder dominante mientras que, como Estados Unidos en aquella época, hoy Japón encarna la modernidad austera, agresiva, esbelta, y confiable que requiere el éxito político y económico en la escena internacional."<sup>46</sup>

Desde luego que esta apreciación merece ser tratada a mayor profundidad para ver en su dimensión exacta la posibilidad real de Japón de ser considerada como una gran potencia.<sup>47</sup>

---

<sup>45</sup> Idem Pag. 56

<sup>46</sup> Idem Pag. 57

<sup>47</sup> Al respecto de las características de gran potencia, se puede ver el libro de Paul Kennedy : Auge y Caída de las Grandes Potencias. Editorial Plaza y Janes 1992.

### **3.2 Análisis Político y Económico de la Industria Automotriz Japonesa**

La política industrial de la industria automovilística japonesa comenzó en el periodo de entreguerras con el enaltecimiento del Acta de la Manufacturación de Automóviles en 1936. Los militares requirieron el establecimiento de la industria nacional, pero también deberían estar dispuestos a abastecer los vehículos del ejército y el intento de la ley para proteger la industria doméstica con un trato favorable en cuanto a los impuestos y un elevado nivel de tarifas comerciales.

Toyota, Nissan e Isuzu fueron designados como manufactureros oficiales para la construcción de camiones, siendo ahora los tres más importantes fabricantes en Japón. Por lo tanto, la Ley contribuyó al comienzo sustancial del crecimiento de la industria automotriz japonesa, derivándose después en otras ramas de la economía.

La política del gobierno estaba simbolizada por la prohibición de manufacturar coches de pasajeros y forzosamente deberían manufacturar camiones.

Después de la Segunda Guerra Mundial la política del Gobierno Japonés ha sido el impulso premeditado a la economía y al comercio exterior donde destaca de manera clara la industria automotriz, a la cual se le considera como una esperanza para la industria en su conjunto.

La política industrial para el sector automotriz puede ser dividida en dos aspectos: el primero es el fortalecimiento de las bases de dirección del sector y el segundo es la política proteccionista contra compañías extranjeras.

Por otra parte, lo que parece ser la mas existosa política de primera categoría es la promoción de la industria de partes, que se constituyó con numerosas empresas medianas y pequeñas.

La ley de la Industria de Maquinaria fue promulgada en 1956, y la industria de autopartes fue designada como uno de los objetivos de esta ley. El gran éxito de estas medidas fue logrado gracias a la intervencion del Banco Japonés de Desarrollo el cual contribuyó a la modernizacion de la planta de investigación, que de otra manera no se hubiera alcanzado.<sup>44</sup>

Lo anterior nos demuestra que las plantas automotrices no hubieran logrado consolidarse por sí mismas. El programa no estuvo exento de errores y muchos de los intentos debieron abandonarse.

El Ministerio del Interior para Industria y Comercio (MITI) propuso en 1955 un plan para la industria nacional de autos. El plan apuntaba para que una compañía produjera un tipo de coche popular en el cual se podian sentar cuatro personas con un costo aproximado de 250 mil yenes, y que tuviera de 350 a 500 cc de motor, 400 Kgs. de peso y alcanzar una velocidad de 100 Kms. por hora. El gobierno podria subsidiar a la empresa a través de préstamos especiales y crédito en impuestos. MITI intentó desarrollar una fuerte industria automotriz tomando como ventaja las economías de escala, sin embargo, la industria automotriz se opuso a esta idea porque no era justo para otras compañías y el plan nunca se llevó a cabo.

---

<sup>44</sup> Infotec La Calidad Total y el Futuro de la Industria de Autopartes. Situación Actual y Perspectivas de la Industria Automotriz. México, pag 17.

En 1961 el cuerpo de consejeros de MITI opinaba que la industria podría estar dividida en tres grupos: uno para carros populares; otro para carros especiales y otro para carros pequeños y cada uno de los grupos podría estar dominado por dos o tres compañías. Sin embargo, este plan tampoco se llevó a cabo.

El gobierno intentó integrar a las compañías a esos planes, pero estos no iban de acuerdo con la tendencia de la industria automotriz japonesa, ya que no relacionaban al mecanismo de mercado con el mérito de la competencia, el cual era la principal fuerza que manejaba a la industria.

El gobierno también tomó medidas para proteger a la industria automotriz de otras industrias extranjeras. Principalmente el gobierno prohibió la introducción de inversiones directas a Japón o conversiones, solamente permitían ligaduras técnicas con compañías extranjeras para incrementar la tecnología. Esto también restringió las importaciones vía las cuotas y las altas tarifas.

Este tipo de medidas no fueron permanentes por los distintos gobiernos e incluso para las industrias. Con el mayor contacto de Japón con el resto del mundo se permitió que el comercio y la industria enfrentaran un proceso de liberalización, que obligó a las empresas a admitirlo ampliamente, por lo cual estas empresas han tendido a la investigación para llegar a competir después contra industrias extranjeras que pudieran llegar a Japón.

Japón es de los países que mayor porcentaje dedican a la investigación y a la educación en general.\*

---

\* Al respecto ver Paul Kennedy : *Hacia el Siglo XXI*. Editorial Plaza y Janes , México 1994, ver el capítulo dedicado a Japón.

La protección ayudó a la industria para abolir la competencia de precios y destinar esas ganancias a la investigación.

La restricción numérica de importaciones de carros de pasajeros fue abolida en 1965 y la de motores en 1972. La tarifa para los carros de pasajeros se redujo a cero en 1978 por lo que Japón llegó a ser el único país que no tenía tarifa para los automóviles.

Después de que la industria automotriz despegó, la política del gobierno se encaminó a proveer las medidas a tomar en los conflictos comerciales con otros países.

La historia de la industria automotriz japonesa ha sido una serie de competencias severas. La característica más distintiva de esta industria es que muchas compañías que no disponían de fuerza para competir han competido entre sí para tener mayor ganancias en el mercado.

La década de los sesenta fue un periodo de desarrollo y aparición de muchas compañías. La regla de la liberalización del comercio empujó a las empresas a entrar en la producción de coches de pasajeros. Después de 1965 Japón entró en un periodo de motorización y la industria experimentó rápidos progresos.

En 1970 algunos cambios de circunstancias significativos ocurrieron en la industria, como la madurez de la demanda doméstica, y el shock del petróleo, causaron una tendencia a exportar y a enfatizar la calidad. Sin duda el shock petrolero de 1973 propició un replanteamiento de la estrategia automotriz en el mundo, y fue Japón uno de los que más rápidamente evolucionó y tomó ventaja.<sup>90</sup>

<sup>90</sup> Ver Turner, Louis, Compañías Petroleras en el Sistema Internacional, Editorial FCE México 1983.

En 1980 la industria confrontó otros cambios como las fricciones en el comercio y la apreciación del yen. Las compañías tenían que establecer una estrategia global, y muchas de ellas comenzar una producción a ultramar.

Un aspecto importante es que cada compañía realizó estrategias orientadas hacia la exportación después de que la demanda doméstica alcanzó su punto más alto y muchas de las grandes compañías extranjeras iniciaron la inversión directa. La mayor competencia influyó decisivamente en que las empresas japonesas se avocaran a la comercialización y a la producción en otros mercados. Esto es uno de los lineamientos puntuales de la teoría del liberalismo económico enunciado por Milton Friedman, que se puso muy en boga a partir de la década de los ochenta, con la llamada "revolución reaganiana".<sup>51</sup>

Las exportaciones japonesas tuvieron un incremento significativo desde los años setenta. Especialmente, los dos shocks petroleros en 1973 y en 1978 causaron el cambio en la demanda de autos grandes hacia los medianos y pequeños en los consumidores norteamericanos y afectaron a la industria de ambos lados de manera significativa. La industria norteamericana no cambió esta tendencia y las importaciones desde Japón se expandieron en el área automotriz.<sup>52</sup>

El sindicato de trabajadores de la industria automotriz y la Ford sometieron al Congreso norteamericano una petición de protección y este la apoyó iniciando medidas proteccionistas. Sin embargo, la Comisión de Comercio Internacional decidió que no recomendaría una medida restrictiva, ya que las causas principales de esa situación eran los estratosféricos precios del petróleo, la recesión en los Estados

<sup>51</sup> Ver Friedman, Milton y Rose. Libertad de Elegir. Editorial Diana. México 1982

<sup>52</sup> Idem, pag. 20.

Unidos y las altas tasas de interés. Por consiguiente, el Presidente no tomaría ninguna acción.

Conforme fue creciendo año con año el desequilibrio comercial con Japón, comenzaron a aparecer, ya desde mediados de los años setenta, crecientes quejas por parte de distintos gobiernos estadounidenses ante la cerrazón y el mercantilismo japonés.<sup>53</sup>

Las fricciones continuaron agudizándose paulatinamente hasta desembocar en 1985, en los acuerdos bilaterales extramercado ajenos al principio central de nación más favorecida del GATT, y eufemísticamente llamados Market Oriented Sector Specific (MOSS por sus siglas en inglés), durante la segunda administración republicana del presidente Reagan. El Hecho de que Estados Unidos no contase con una política industrial integral más allá de un acentuado "keynesianismo" en cuanto a su aparato industrial -militar o, simplemente en virtud de una confusión ideológica asociada tal vez con el fundamentalismo neoliberal de los últimos gobiernos y su marcada aversión por cualquier forma de nacionalismo económico que no sea el propio, colocó a los negociadores en posición desventajosa frente a sus contrapartes niponas en el curso de aquellas negociaciones ya que como lo consigna Kuttner : "El Departamento de Comercio no mantenía información estadística acerca de las cuotas de mercado de empresas estadounidenses emplazadas en Japón, sino que su información acerca de ellas dependía del MITI."<sup>54</sup>

Al cabo de cinco años, e insatisfechos los estadounidenses por los resultados de las negociaciones MOSS, dio inicio a una nueva ronda de negociaciones conocidas

---

<sup>53</sup> Cervera, Manuel . *Globalización Japonesa. Lecciones Para América Latina...*, Editorial Siglo XXI, pag. 77. México, 1996.

<sup>54</sup> *Idem.*, pag. 78.

como la Iniciativa de Impedimentos Estructurales de 1991 (SII por sus siglas en inglés), ya mucho más enfocadas a "abrir" el mercado japonés. Como resultado de las negociaciones SII, ya bajo el gobierno del presidente Bush, el gobierno japonés se comprometió a tomar "acciones sustantivas" y llevar a cabo reformas estructurales en varias áreas tendientes a una menor apertura de mercado. Entre los aspectos más importantes se incluyó un fortalecimiento de la legislación antimonopólica y la desregulación del sistema de distribución de ventas. Además, Japón creó un presupuesto de fomento a las importaciones en un esfuerzo por reducir los desequilibrios comerciales a su favor con el exterior, enviando misiones de JETRO (La Organización de Comercio Exterior de Japón) a países socios, para ayudar a las compañías extranjeras a tener acceso al mercado japonés.<sup>55</sup>

La dificultad mas importante que enfrenta Estados Unidos es, sin embargo, como demostrar la existencia real de prácticas desleales cuando el eficiente desempeño del aparato industrial japonés, más que reflejar un comportamiento discriminatorio, sugiere estándares superiores de organización y desempeño a partir de ventajas comparativas no dadas sino "creadas" en el ámbito de la competencia capitalista.<sup>56</sup>

Este punto de vista es apoyado por evidencia empírica que demuestra que, más que reducir importaciones, los mas eficientes métodos de organización y coordinación de los *Keiretsu*, en particular sus poderosos brazos comerciales (*sogo shosha*) impulsan exponencialmente las exportaciones.

La conclusión a la que llega un estudio patrocinado por el centro de las Naciones Unidas para las Corporaciones Transnacionales (UNCTC), dedicado a abordar precisamente precisamente esta problemática, indica que "las restricciones japonesas

---

<sup>55</sup> Idem, pag. 78.

<sup>56</sup> Idem, pag. 79.

sobre la firmas transnacionales estadounidenses no constituyen un factor de peso en el desequilibrio comercial bilateral”.

Más precisamente, el desequilibrio en las ventas es resultado sobre todo de asimetrías en la organización y en las prioridades corporativas de las empresas de cada país. En suma:

Las relaciones *keiretsu* pueden constituir, y de hecho lo son , barreras para las firmas extranjeras, pero el hecho de que más empresas estadounidenses se beneficien de esas relaciones que las que resultan afectadas debido a ellas, es inconsistente con la noción de que los vínculos *keiretsu*, por sí mismos conducen a la exclusión de extranjeros.<sup>37</sup>

Una comisión comercializadora norteamericana, visitó Japón y explicó a su contraparte japonesa las penurias por las que estaba pasando la industria automotriz norteamericana, y la posibilidad de poner medidas restrictivas a los autos japoneses.

Por su parte Japón no tenía la obligación de responder, pero el gobierno japonés anunció el compromiso de limitar las exportaciones de autos de pasajeros de dos a tres años.<sup>38</sup>

Los detalles de *Restricción Voluntaria de Exportaciones (VER)* fueron:

- El primer año 1.68 millones,
- El segundo año 1.68 millones más un incremento de ventas en el mercado norteamericano por 0.165

---

<sup>37</sup> *Idem* pag. 80.

<sup>38</sup> The History of VER is Drawn From Matsushita Kanzaki, Okamura, Ohara International Transactions ans Laws, and Distles, IBID.

- Las restricciones de tercer año serian determinadas por los resultados obtenidos del segundo año.
- Las medidas no significaron que serian permanentes.

El Ministro de Comercio del Interior Tanaka, anunció que VER fue creado con el propósito de mantener un sistema de libre comercio entre Japón y Estados Unidos, y declaró que VER era una excepcional medida temporal basado en un extenso y tranquilo punto de vista.<sup>59</sup>

En el fondo VER podría haberse interpretado como el cálculo de pérdida o ganancias. A simple vista parecía mejor idea restringir exportaciones, que esperar la restricción a las importaciones por parte del gobierno norteamericano.

La industria norteamericana de automóviles, se encontraba en proceso de recuperación para el fin del segundo año, y debido a esto las presiones proteccionistas continuaban del lado americano.

En 1983, los tres grandes productores de autos obtuvieron ganancias de 6.3 mil millones de dólares, en comparación a los 4 mil millones de dólares en pérdidas en 1980.<sup>60</sup>

Esto significó obviamente que la industria automotriz norteamericana se encontraba en plena recuperación.

---

<sup>59</sup> Japan Automobile Manufacturers Association, The History of Japanese Automobile Industry, pag. 284-285.

<sup>60</sup> Japan Automobile Manufacturers Association, The Motor Industry Of Japan, 1993.

Con los avances obtenidos el ministro del MITI sugirió la abolición del plan. Sin embargo, el Congreso, y la industria, principalmente Ford y Chrysler, se opusieron a esta proposición y el plan siguió operando.

En 1984 la industria norteamericana obtuvo 7.9 millones de dólares en ventas domésticas de autos de pasajeros, comparado a los 6.5 millones de Dólares obtenidos en 1983, 9.8 mil millones de dólares de ingreso, un 7.2 % de tasa de desempleo comparado al 12.7% de 1983 y al 20.4 % de 1980. Bajo esta situación la administración norteamericana decidió en esta ocasión no preguntar al gobierno japonés acerca de la suspensión del proyecto VER, y finalmente el Presidente de los Estados Unidos, Ronald Reagan anunció esta decisión en Marzo de 1985.

Sin embargo el significativo comercio japonés ya había tomado la forma de un problema de considerables dimensiones, por lo que el gobierno estaba temeroso de remover el proyecto VER ya que esto ocasionaría una carrera de exportaciones agravando el conflicto comercial entre los dos países .

Japón continuó con el proyecto VER mientras éste se expandía a pesar de la solicitud del gobierno norteamericano de suspenderlo. Japón continuó con VER hasta llegar al límite de 2.3 Millones . Desde entonces el Gobierno japonés renueva el proyecto de VER. En 1987, el número de exportaciones no alcanzó el tope , y el límite se redujo a 1.65 millones en 1992. Sin embargo, de alguna forma VER sigue funcionando.

Mientras las discusiones entre Estados Unidos y Japón han tendido a dirigirse hacia la apertura del mercado japonés a las exportaciones de autos americanos, esto provocó que cada vez fuera mas fuerte la atención prestada por parte de los gobernantes norteamericanos e industriales, esto fue por la estabilización de

importaciones de Japón, el proyecto VER ayudó en cierta forma, a que Japón permitiera la entrada de un cierto número de importaciones norteamericanas.

El mercado-orientado al sector-selectivo, tomó el tema de los automóviles y las autopartes como su agenda en 1986 y 1988 las negociaciones, consideraban especialmente cómo incrementar la exportación de partes a Japón. Por otra parte, la industria japonesa comenzó un plan voluntario con el fin de utilizar más partes americanas en 1990.

### **3.3 Comercio Automotriz Entre Japón y Estados Unidos**

Es importante comenzar un análisis del comercio entre Estados Unidos y Japón, a partir de la crisis del petróleo de 1973. Crisis que repercutió a nivel mundial de tal manera que significó una nueva y poderosa restricción al desarrollo del sector automotriz de tal forma que cambió la estructura de la demanda de los consumidores y la caída relativa de las compras de autos.

Antes de la crisis del 73, la demanda de los consumidores, exigía vehículos de gran tamaño, confortables, en los cuales el precio de la gasolina era sólo uno de los distintos elementos que determinaban las decisiones de compra de los consumidores.

Por el contrario, tanto en Europa como en Japón los altos impuestos a la gasolina encarecían su precio; lo anterior determinó que la demanda de automóviles en estos países se volcara hacia los autos pequeños. Esta especialización, y el caso del Japón específicamente, menores costos de mano de obra y los altos niveles productividad,

permitieron cubrir sin dificultades la nueva demanda de autos pequeños que surgía con fuerza en Estados Unidos, particularmente a partir de 1973.<sup>41</sup>

El año de 1979, traería consigo malas noticias. Al inicio del año con la caída del Sha de Irán y con el nuevo Gobierno Nacionalista Islámico, se cortaron duramente las cuotas de exportación de crudo; en el plano interno estadounidense la inflación recrudesció y el precio de los combustibles se elevaron considerablemente. El mundo y la industria automotriz no estaban preparados para ello.

El público comenzó a desechar los automóviles grandes y de costoso mantenimiento. Como consecuencia, los autos compactos irrumpieron en la escena del mercado norteamericano arrebatando la atención de los consumidores, que fueron atraídos por las enormes ventajas que tenían al adquirir uno de estos autos de importación, entre estas ventajas el ahorro de gasolina y el precio en comparación de un auto norteamericano con similares características. A continuación ilustraremos la estrategia seguida por las compañías japonesas al anticiparse al problema que sugería el alza de los energéticos.

Al inicio de la década de los ochenta, las compañías constructoras de automóviles japonesas suponían que los precios de los energéticos continuarían elevándose y que los consumidores demandarían autos más económicos, por lo que invirtieron miles de millones de dólares al término de la década de los setenta, en nuevas plantas para fabricar motores de cuatro cilindros. Pero los precios del petróleo descendieron y los consumidores solicitaron coches más grandes con motores más potentes.

---

<sup>41</sup> Cide . *Estados Unidos Perspectiva Latinoamericana*, Vol. 5 No. 11 Noviembre de 1980, pag. 29

Al darse cuenta de este fenómeno, los grandes productores debían poner a trabajar sus equipos de desarrollo de productos y a los grupos de ingeniería avanzada, los cuales se dieron cuenta que era imposible por los altos costos cambiar o deshacerse de la infraestructura ya creada, por lo que la única posibilidad era aprovechar todas las técnicas disponibles, para incrementar el rendimiento básico de los motores de cuatro cilindros.

Estas posibilidades consistían en la adaptación de inyectores, incremento de válvulas por cilindro con el fin de aumentar la entrada de combustible y una mayor salida de gases en cada recorrido, turbocargadores y supercargadores para incrementar la potencia en motores pequeños, todas estas adaptaciones fueron hechas con el fin de incrementar el rendimiento de los motores.

Se prestó atención en los más mínimos detalles del diseño del motor, para que funcione con suavidad y sin problemas a todas las velocidades y en todas las condiciones de la conducción imitando el rendimiento de un motor mucho mayor.

Todas estas adaptaciones hacían complejo lo ya complejo, ya que se añadían partes, así como se tenía que trabajar en la manufacturabilidad, de manera que los complejos motores funcionaran adecuadamente y siempre supusieran sólo el mínimo costo extra de producción.

Los automóviles japoneses, al incorporar todos estos adelantos tecnológicos se iban ganando a los compradores, especialmente norteamericanos, ya que incorporaban alta tecnología. Debido a esto habían pasado de la debilidad de la baja tecnología en

los ochenta a las maravillas de la alta tecnología en los noventa, al tiempo que mantenían su inversión básica en instalaciones de producción de motores pequeños.<sup>42</sup>

Los resultados acarreados en el mercado por las innovaciones japonesas provocaron que los ingenieros de las principales firmas norteamericanas se vieran profundamente decepcionados ya que cuando trataron de copiar estas innovaciones a gran escala quedó de manifiesto la debilidad de sus sistemas de ingeniería.

En muchos casos al tratar de introducir mejoras comparables a menudo se vieron acompañadas por problemas o por altísimos costos de producción.

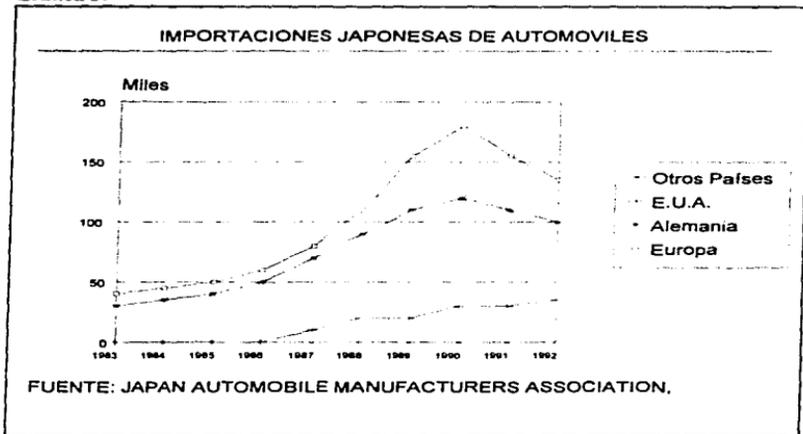
La industria automotriz estadounidense se enfrentó a una fuerte crisis en comparación a su contraparte japonesa. Esto creó consternación entre los productores norteamericanos tanto en Detroit como en Washington, no solo por que las importaciones provenientes de Japón crecieron considerablemente ( como ejemplo claro la transplatación de operaciones de compañías japonesas al territorio estadounidense ) sino por el relativo bajo nivel de ventas de las compañías norteamericanas en Japón, no solo a nivel de autoconstructores sino también de autopartes, que provocó enorme frustración en estos.

Es por eso que algunas compañías han sentido la urgencia de asociarse con compañías japonesas, con el fin de estar inmersas en el proceso de establecimiento de estas empresas en Norteamérica. Se añade a esto la presión adicional que recae sobre las tres más grandes compañías de tener que cambiar sus modelos con el fin de entrar en competencia con los modelos japoneses en su mercado nativo.

---

<sup>42</sup> Womack p. James, T. Jones Daniel, Ross Daniel, *La Máquina que Cambio al Mundo* Op Cit Pag 112.

Gráfica 5.



General Motors ha encontrado las claves que pueden hacer que cualquier compañía se convierta en el proveedor número uno de la década de los noventa, ofreciendo :

- Diseño funcional en algunos segmentos del vehículo como lo es el sistema de manejo y la potencia del vehículo.
- Experiencia en avances tecnológicos.
- Implicado en el rápido desarrollo de procesos .

- Soporte técnico.
- Introducción de productos que cumplen con las demandas de los consumidores.
- Y lo más importante que los precios de los productos fabricados sean accesibles.<sup>41</sup>

Comercialmente hablando, Estados Unidos, ha importado más de lo que exporta. En el periodo de 1982-1988 las importaciones norteamericanas aumentaron en una tasa de 8.1% en comparación con el 5.0% anual que representaron las exportaciones. Por lo que Estados Unidos ha generado déficits comerciales sin precedente.

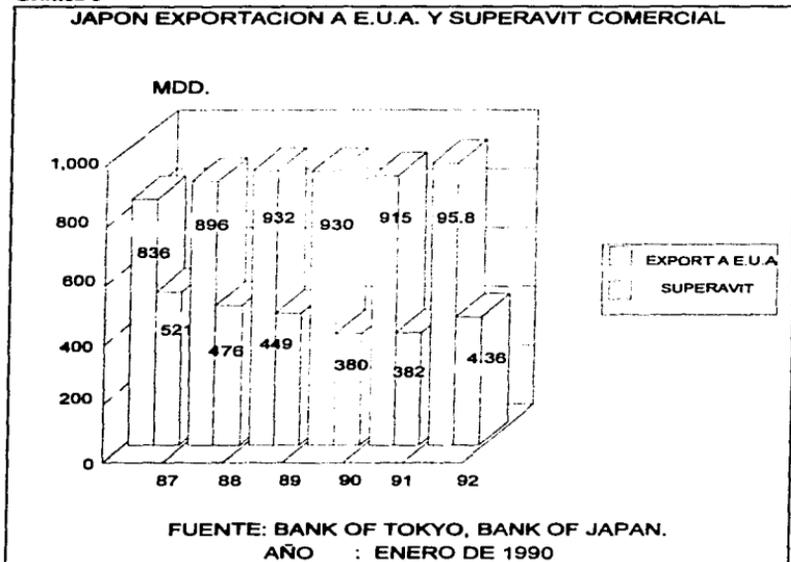
El desequilibrio comercial de Estados Unidos se genera principalmente por el intenso intercambio con las economías asiáticas. Asia representa 60 % del déficit norteamericano.

En este proceso Japón se transformó en la nación capitalista más rica del siglo, mientras que Estados Unidos se convirtió en el principal deudor del mundo.

---

<sup>41</sup> Payne Mand B. The U.S. Automotive Components Industry. The Economist Intelligence Unit, USA 1990, pag. 3

Gráfica 6



Estados Unidos se ha visto en la necesidad de endeudarse con otros países, por lo que no representó una solución a los problemas financieros y al aprovechamiento de

nuevas oportunidades de inversión en la economía norteamericana y si fomentó estos préstamos el financiamiento de más consumo pero no más inversión .<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> Benjamín María Antonieta, La Cuenca del Pacífico, Estados Unidos y La Nueva Economía Mundial. Op cit pag. 55.

## **4. CONFLICTO COMERCIAL EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ENTRE ESTADOS UNIDOS Y JAPON**

### **4.1 La Evolución de la Competencia Automotriz Entre Estados Unidos-Japón**

Como hemos venido analizando a lo largo de este ensayo, la industria automotriz a nivel mundial ha pasado por distintas etapas desde 1945 año en que la economía mundial se empieza a recuperar después de la gran contienda bélica.

La expansión del mercado de Estados Unidos durante la década de los sesentas creció a un nivel tal que las ventas alcanzaron como indicador máximo diez millones de unidades anuales; desde entonces el crecimiento, en términos generales ha sido moderado, con disminuciones significativas en 1975, 1981 y 1982.

Durante la década de los sesentas y setentas, Japón es quién se expande rápidamente al pasar de menos de medio millón de unidades en 1960 a más de cuatro millones para 1970 y cinco millones para 1980.<sup>45</sup> Cabe mencionar que desde entonces el crecimiento ha sido moderado.

---

<sup>45</sup> Infotec *La Calidad Total y el Futuro de la Industria de Autopartes. Situación Actual y Perspectivas de la Industria Automotriz.* Op Cit pag 11

### VENTA DE AUTOMOVILES EN JAPON

( Cifras en millones de unidades )

1950	0.002
1960	0.4
1970	4.1
1980	5.0
1989	5.3

FUENTE : "La Calidad Total y el Futuro de la Industria de Autopartes", Situación Actual y Perspectivas de la Industria Automotriz Infotec pag 17.

La situación de los Estados Unidos en este aspecto se genera en la década de los cincuentas cuando su balanza comercial automotriz pasa de una posición superavitaria a ser deficitaria; en los ochentas produce déficits del orden de cien mil millones de Dólares lo cual representa mas del 40 % del déficit total de la cuenta corriente del país.

Por otra parte, un aspecto muy importante y que puede explicar lo anterior es la posición de las marcas de vehículos en cuanto a su nivel de calidad y por lo tanto satisfacción al cliente.

Entre las compañías que gozan de estas características, siete son de origen japonés, dos de origen alemán y dos estadounidenses.<sup>66</sup>

El fenómeno de concentración en la industria automotriz no es algo nuevo: al igual que sucede en el ciclo de vida de cualquier producto, el número de empresas fabricantes de automóviles crece a medida que el nuevo producto se desarrolla, para después empezar a disminuir conforme este madura.

<sup>66</sup> Idem pag. 15.

De tal manera en 1952 existían 32 empresas fabricando automóviles. Desde entonces este número ha venido disminuyendo hasta solamente 22 empresas en el año de 1990, y es posible que esta cifra disminuya a la mitad en el año 2000; recuérdese al respecto que en El Capital, Carlos Marx menciona la 'Tendencia del Capital a desplazarse hacia aquellas ramas de la economía con poca competencia para elevar su tasa de ganancias, si bien en un segundo momento, lo anterior se equilibra . ''

Simultáneamente a este proceso de concentración de la producción, se ha dado el fenómeno de diversificación en cuanto a los países productores, ya que en 1950 solamente ocho países fabricaban automóviles. La gran expansión de esta industria en los años sesentas nos lleva a encontrar a veinte países como principales productores en 1970 y actualmente esta cifra se ha elevado a 24 países.<sup>64</sup>

Es interesante notar el cambio en el origen geográfico de la producción automotriz, mientras que en 1950 Norteamérica era el líder absoluto al contribuir con el 80 % de la producción mundial, su participación para 1989 se había reducido a solo 28% mientras que otras regiones como Europa se fortalecían hasta lograr el 39 % de la producción y los países asiáticos emergen de una posición insignificante en la década de los cincuentas hasta controlar el 31 % del mundo automotriz.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial la industria en general experimentó una expansión sustancial, aunque cíclica, este periodo permitió a la industria terminal operar con buenos márgenes de utilidad, aumentar su capacidad y exigir

<sup>63</sup> Marx Carlos, *EL Capital*, F.C.E. Tomo I. México 1981.

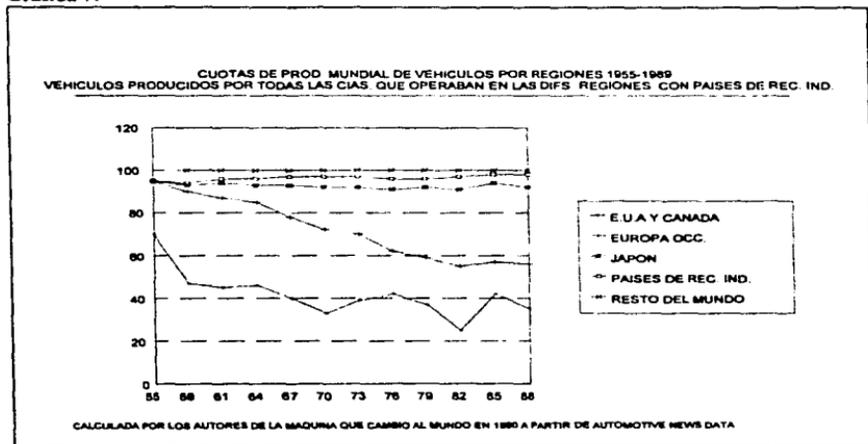
<sup>64</sup> - Infotec La Calidad Total y el Futuro de la Industria de Autopartes, *Situación Actual y Perspectivas de La Industria Automotriz*. Op Cit pag 17.

**ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

relativamente poco a sus proveedores, centrándose en conceder contratos de un año en base al menor precio a aquellos que tenían la capacidad de producción requerida.

Sin embargo, a medida que el mercado estadounidense madura y la competencia del exterior se agudiza, la industria norteamericana pierde penetración en su propio mercado, pasando de casi el 100 % en 1950 a un 66 % en 1970.<sup>49</sup>

Grafica 7.



<sup>49</sup> Womack P. James, T. Jones Daniel, Ross Daniel, *La Máquina que Cambió al Mundo*. Op cit, pag 29.

**La tendencia continúa en los ochentas con una nueva modalidad:**

**las trasplantas, de manera que la participación de los fabricantes de origen norteamericano se reduce a un 58 % estimado para 1990.**

La consecuencia de esta situación es el aumento en las exigencias de la industria terminal a sus proveedores y el cambio del énfasis en los factores que deciden la asignación de contratos, pasando del precio como factor principal en los 50's, 60's y 70's al precio más la calidad en los 80's. En los 90's el servicio tomará mayor importancia, a medida que la calidad se de por hecho.<sup>70</sup>

En la actualidad el mercado mundial de automotores es aproximadamente de 50 millones de vehículos. Estados Unidos posee alrededor de 16 millones de unidades, de ahí proviene el enorme interés por parte de las armadoras de autos para establecer sus plantas en el territorio norteamericano. En este país conviven alrededor de 33 firmas automotrices, 9 japonesas y 19 europeas, las cuales ofrecen una amplia gama de 600 modelos.<sup>71</sup>

Es evidente la pérdida de dominio por parte de las tres grandes compañías constructoras de autos norteamericanas como lo son General Motors, Ford y Chrysler, cuyas ventas en conjunto pasaron del 84 % en 1978 al 68 % diez años después; mientras que los japoneses controlan aproximadamente el 30 % gracias a la creciente popularidad de sus principales marcas como lo son Toyota, Nissan y Honda.

---

<sup>70</sup> Imai, Mazaki, Kaizen, Op cit pag. 82.

<sup>71</sup> "Revista Capacitación En El Futuro Bien Carburados". Año 1, núm 5 Noviembre de 1993 pag. 20.

En tanto que las compañías estadounidenses cerraban algunas de sus plantas armadoras y despedían a miles de trabajadores, los japoneses instalaron 11 plantas armadoras en Estados Unidos y Canadá con una capacidad productiva de 2.6 millones de vehículos.

Su modelo organizacional y del trabajo con obreros no sindicalizados les reportan un ahorro sustancial, por lo cual ofrecen modelos hasta seis mil dólares más baratos que sus similares americanos.

A la zaga completamente de Japón y Estados Unidos se encuentran los productores de automóviles europeos quienes ni siquiera han sostenido la vieja tradición de calidad, toda vez que sus competidores invierten más en investigación y desarrollo. Tan sólo los nipones registran el doble de patentes en nuevas tecnologías respecto a los estadounidenses y triple respecto a los europeos.

Japón está a la vanguardia con respecto a la rapidez con que se diseña un nuevo modelo; en tres años completan el ciclo.

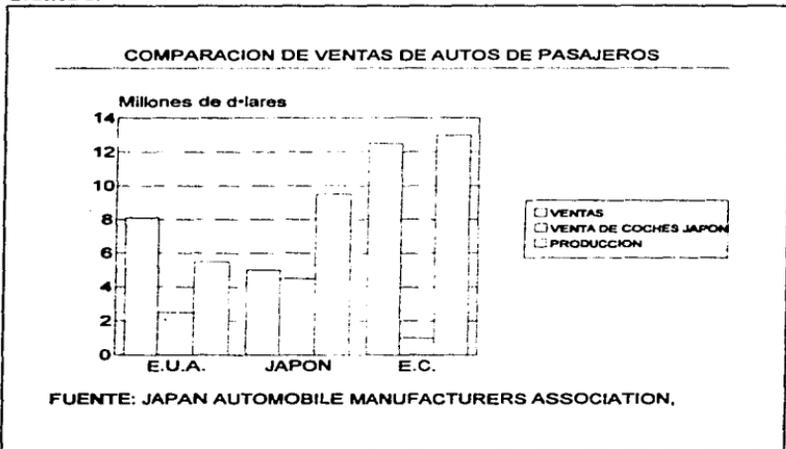
Los constructores japoneses han logrado maximizar la producción por hora de sus productos, ya que en promedio la construcción de un auto japonés requiere de alrededor de 20.3 horas en comparación de los constructores norteamericanos que requieren en promedio 24.4 horas lo que se ve reflejado en el mercado con una notable diferencia del 20%.

Los tres grandes constructores norteamericanos, con el fin de poner resistencia al tremendo ataque nipón, decidieron contraatacar adquiriendo estratégicamente otras compañías como la Aston Martin por parte de la Ford, la Lotus por General Motors y

la asociación con Toyota para formar la New United Motors Manufacturing, Chrysler adquirió la Lamborghini y se asoció con Maserati a la vez con Mitsubishi para crear Diamond Star Motors.

Todos estos movimientos y adquisiciones se efectuaron con el fin de tener una mejor posición dentro de cada mercado.<sup>72</sup>

Gráfica 8.



<sup>72</sup> Idem pag. 20.

Con la enorme apertura de mercados los constructores de automóviles se han dado cuenta que existen enormes mercados prácticamente vírgenes, los cuales pueden ayudar a recuperar su hegemonía como el caso de W. Booker Vicepresidente de operaciones internacionales de Ford Motor Corporation.

Para la empresa la prioridad en 1994 fue penetrar en el mercado chino. Pero este no es el único ejemplo, Chrysler Corporation construye alrededor de 20,000 Jeep Cherokees cerca de Beijing y General Motors construye S-10 Pickups en Shenyang.

Por esta parte los norteamericanos llevan la ventaja ya que han penetrado a este potencial mercado con miras a expandirse en el resto de Asia, pero los japoneses debido a sus ancestrales diferencias con sus vecinos continentales estudian aún la posibilidad de penetrar a estos mercados por nuevas oportunidades.

China es el comienzo de este enorme proyecto. En tal sentido resulta claro el cambio de actitud en la política exterior japonesa respecto a sus vecinos asiáticos, principalmente la República de Corea, a quién el Gobierno japonés ha pedido disculpas por los crímenes cometidos contra su pueblo durante la Segunda Guerra Mundial, algo que antes resultaba impensable llevar a cabo.

Dentro de la óptica geopolítica japonesa la conservación de su hegemonía en el sudeste asiático, donde es el principal inversionista, es una prioridad indiscutible, sobre todo a la luz de la nueva embestida norteamericana en el mercado automotriz asiático. En tal sentido, las consideraciones que tomaban en cuenta el pretendido orgullo y dignidad japonesa y que impedían una mejor relación con sus vecinos, han

sido superadas por una actitud enteramente pragmática que coloca a Japón en la pelea por el control automotriz de esa región.”

En 1991 y por primera vez desde la posguerra el comercio de Japón con los países de Asia del Pacífico superó al realizado con los Estados Unidos.”

No es exactamente que los japoneses se estén quedando atrás en esta competencia por la conquista de otros mercados, a pesar de su prioridad regional, ellos enfocan también sus objetivos hacia el mercado de Europa Central y del Este, donde se pelearon por ejemplo de que los consumidores de autos Checos están adquiriendo más unidades nuevas que los consumidores suizos, brasileños o argentinos.”

Para estar en la batalla por la supervivencia dentro de estos mercados es necesario crear las condiciones adecuadas para que estos proyectos no se vengán abajo y establecer estas condiciones parece bastante complicado, ya que intervienen problemas de logística. Es imposible que se pare la importación de partes, así como imposible adivinar las nuevas disposiciones del gobierno del país elegido hacia las compañías extranjeras.

Y esto no es todo, es necesario conocer el tipo de producto a introducir en cada territorio, aditamentos especiales, modelos y adaptabilidad al clima de cada región del planeta.

Los tres grandes constructores norteamericanos están decididos a no dejar repetir los errores cometidos en el pasado. Para el futuro ellos se están rápidamente adaptando a

<sup>72</sup> Schlender R. Brenton. "Japan Is It Changing For Good". *Fortune* Junio 13 1994.

<sup>74</sup> *Revista de Comercio Exterior*. Mayo 1994 pag. 383.

<sup>73</sup> "International BusinessWeek *New Worlds To Conquer*". Cover History. Febrero 14, 1994, pag. 32.

los cambios que se den en la industria, enfocando sus recursos y energías en la construcción de mejores diseños, una buena campaña de mercado y un buen sistema de distribución.<sup>76</sup>

Para 1994 sin embargo, la tendencia indica que los productores japoneses que empujaron a los norteamericanos hacia la pared hace unos cuantos años, actualmente se están rezagando en comparación a ellos ya que han reaccionado lentamente a la recesión presentada en su propio mercado insistiendo en mantener muchas plantas productoras abiertas y resistiéndose a reducir su planta laboral, lo que les significa la captación de menores ganancias y por consecuencia menores recursos para atacar agresivamente y mantener la posición alcanzada hace algunos años en el mercado estadounidense donde una gran parte de su producción, ventas y operaciones están perdiendo enormes cantidades de dinero. Un ejemplo de ello lo encontramos en la planta Nissan establecida en Aguascalientes, que no obstante la caída en las ventas mantiene su estructura laboral y productiva de manera casi inalterable.<sup>77</sup>

El crecimiento del mercado automotriz en el mundo ha sido una consecuencia de la expansión del comercio mundial en donde desde luego, tanto los Estados Unidos como Japón han tenido un papel protagónico. Al respecto, es necesario tomar en cuenta que este crecimiento de la economía ha sido debido a la cada vez mayor globalización e interdependencia económicas que propician una mas rápida apertura de los mercados y un proceso de complementariedad más acusado.

El proceso de globalización descansa en el acelerado desarrollo científico y tecnológico, en particular en las comunicaciones y los transportes, lo que facilita la

---

<sup>76</sup> - *International Fortune The New Golden Age of Automobiles* , Mayo 1994 No. 7 pag. 27.

<sup>77</sup> - *International BusinessWeek New Worlds To Conquer*, Cover History., Febrero 14, 1994, Pag. 34.

operación mundial de las corporaciones y su impulso proviene de las fracciones mas poderosas del capital de las naciones desarrolladas y del tercer mundo, así como de los grupos gobernantes de esas economías y de los países otrora socialistas. Estos grupos demandan un espacio económico internacional abierto, de preferencia sobre bases multilaterales.<sup>74</sup>

La conformación de los bloques económicos, fenómeno paralelo al de la globalización ha empujado a las empresas japonesas a ser mas competitivas, sobre todo en su ámbito regional, en donde como ya se ha visto, los norteamericanos han iniciado una contraofensiva.

Japón ha reorientado recientemente sus inversiones hacia los países de menor desarrollo relativo de la zona (Tailandia, Malasia, Singapur e Indonesia) donde se producen menores costos. desde 1970 la potencia insular depende en forma creciente de las importaciones procedentes de su periferia cuya participación en el total se elevó de 16.7% en el año señalado a 33.4% en 1989.<sup>75</sup> La lucha por los mercados automotrices es cada día mas compleja. tanto los constructores norteamericanos como japoneses exploran nuevos mercados y también nuevas técnicas de mercadotecnia para adaptarse mejor a la circunstancia particular de cada mercado.

En tal respecto, las empresas norteamericanas se han situado nuevamente en la pelea por los mercados automotrices, lo que ha vuelto mas rípidas las relaciones comerciales entre Estados Unidos y Japón.

---

<sup>74</sup> Revista de Comercio Exterior. Mayo 1994 pag. 379

<sup>75</sup> Ídem. pag. 384.

El resurgimiento de las Tres Grandes en el contexto de la disputa por el mercado automotriz asiático, europeo y latinoamericano paralelamente al estancamiento japonés serán abordados en el siguiente apartado.

#### **4.2. La Recesión Económica y la Inestabilidad Política Como Causas del Estancamiento Automotriz Japonés**

La estructura productiva japonesa a la que nos hemos referido en capítulos anteriores, no escapa tampoco de las contradicciones propias del capitalismo. El gran auge japonés derivado de un largo periodo de crecimiento que abarcó casi de manera ininterrumpida dos décadas, empezó a dar síntomas de debilitamiento a principios de los noventas (mas que ser la época dorada, los noventas lucen mas como la década de la desilusión).

La economía japonesa padece por tercer año consecutivo, en un país donde el crecimiento económico está cerca de ser considerado como una religión nacional.

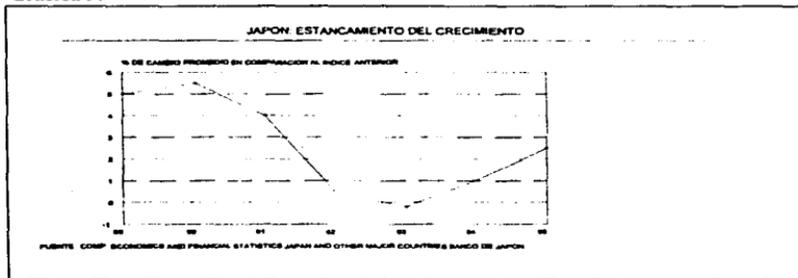
Concretamente en Mayo de 1991, la economía japonesa entró en un largo periodo de recesión que persiste en la actualidad. Pese a que la Agencia de Planificación Económica manifestó en Junio de 1993, que la depresión ya habia tocado fondo, nos hemos encontrado con algunos factores no previstos como la apreciación del Yen frente al Dólar y los factores climáticos que han dificultado enormemente los esfuerzos para la recuperación.

Los signos que demuestran este decremento económico japonés los encontramos en tres variables macroeconómicas:

- El promedio anual del tipo de cambio del yen con respecto al dolar pasó de 148 yenes por dolar en 1990 hasta 98 yenes en junio de 1994;
- el crecimiento del producto interno bruto decreció de un máximo del 6% en 1990 hasta 0.5% en 1993;
- el único indicador que permaneció positivo fue el de la balanza comercial la cual pasó de un superavit de 40 mil millones de dólares en 1990 a 120 mil millones de dólares en 1993.<sup>20</sup>

La década de los noventa se suponía que debería de ser la década japonesa, en este periodo deberían cosechar los frutos de su inigualable crecimiento, después de que fue devastado durante la Segunda Guerra Mundial. Ninguna otra nación en el orbe había logrado alcanzar tal estabilidad política y tan estable crecimiento económico, como Japón.

Gráfica 9.



<sup>20</sup> Schlender R. Brenton. *Japan Is It Changing For Good*. Fortune Junio 13 1994 pag. 21.

Los estudiosos y académicos japoneses creen que debido a los acontecimientos y a los tumultuosos tiempos que se presentan están muy cerca de encarar otro cambio al interior. A este cambio lo denominan Heisei Reformation ( *Heisei* es el nombre oficial del emperador *Akihito* quien ascendió al trono en 1989 ) <sup>81</sup>

La recesión que se presenta, provoca que los japoneses comiencen a cuestionar cada aspecto de su sociedad y pensar en realizar cambios radicales, esto al parecer es muy difícil ya que una característica de esta sociedad es que son muy testarudos y cambiar de opinión acerca de algo es un verdadero triunfo, pero cuando lo deciden pueden hacerlo con gran rapidez. <sup>82</sup>

Un aspecto antes no conocido como lo es la inestabilidad política apareció de pronto en Japón dañando las expectativas económicas del país.

Esta crisis es en parte porque el Partido Liberal Democrático (LDP), mantenía en el poder desde el año de 1950, cayó en una serie de casos de corrupción que finalmente lo hicieron perder el poder. Esto ha repercutido en el crecimiento económico en un 2% anual, acostumbrados a tener un crecimiento de 5 % anual.

La solución al problema partidista para Rei Shiratori , economista para el Instituto de Estudios Políticos de Japón, se encuentra en tener mas opciones partidistas, con nuevas ideas y dispuestos a modernizar la estructura Política de Japón. Al tener una disminución del crecimiento económico, para las empresas resulta casi imposible mantener su planta de trabajadores tal como cuando su crecimiento era mayor al del 5% anual.

---

<sup>81</sup> Ídem. pag. 22.

<sup>82</sup> Ídem. pag. 22.

Esto acarrea un grave problema ya que una de las características de la relación obrero patronal, es el compromiso, este compromiso significa que cada una de las partes debe dar lo mejor de sí, para lograr excelentes resultados ahora el trabajador tendrá que buscar otras opciones en comparación con el pasado cuando destinaba la mayor parte de su vida a laborar en una sola empresa, es decir los cuadros recién salidos de la escuela con un alto nivel de competencia y animados a encajar en la compañía que los contrata, se convierten en miembros de una fuerza de trabajo disciplinada y cualificada, dedicada a mejorar la productividad de la empresa. Los más talentosos serán encaminados a carreras enfocadas a una floreciente actividad industrial y de alta tecnología, como es el caso de ingenieros de todo tipo, científicos, especialistas en informática, personal de investigación y desarrollo."

Las empresas tampoco están completamente convencidas de que los despidos masivos sean la mejor solución al problema de recesión que encara Japón.

Otros aspectos que comienzan a afectar el desarrollo económico de Japón y sus índices de crecimiento, es sin lugar a dudas la transformación demográfica, ya que este país contará con una enorme cantidad de ancianos y a causa ello las tasas de ahorro del país, tradicionalmente elevadas quizá desciendan de modo significativo, en consecuencia, si se produce una reducción del capital disponible, las empresas japonesas quizá no sean capaces de contar con los créditos de bajo interés que les dan una ventaja sobre los rivales extranjeros."

Cualquier aumento del valor del yen forzará a las compañías japonesas a trasladar la fabricación de sus productos a otros países, por lo tanto conforme se vaya dando ese

<sup>63</sup> Kennedy, Paul, Hacia el siglo XXI, Editorial Plaza & Janes, Mexico 1994, pag. 179.

<sup>64</sup> Idem, pag. 179.

proceso, así como los británicos y los estadounidenses antes que ellos podrían perder cada vez más su cultura industrial. Esto se ve reflejado con la actitud de una gran mayoría de jóvenes talentosos que prefieren dedicarse a la banca mercantil y no a la ingeniería. De tal forma, Japón se ve en un grave predicamento ya se ven atrapados por los elevados costes nacionales y la creciente competencia de los países de reciente industrialización.<sup>83</sup>

Durante la Década de los Ochentas, se comentaba que el desbalance de las relaciones entre Japón y Estados Unidos era provocado por el tipo de cambio inapropiado, esto ocasionaba por lo tanto fricciones bilaterales e incluso guerras comerciales, por lo que ambos países deciden tomar algunas medidas para solucionar este problema aunque aun no sepan que tipo de medidas eran las más indicadas en este caso.

Con la fortaleza que adquirió en la Década de los Ochentas el Dólar, se comentaba al interior de Estados Unidos de la injusta subvaluación del Yen lo que permitía que los japoneses tuvieran enorme ventaja contra algunos desafortunados. Por lo tanto en 1985 al revisar Estados Unidos y Japón esta situación optó por tomar una solución política muy costosa, el ajuste al tipo de cambio.

En este año se tomó también la resolución por parte de Alemania, Inglaterra y Francia en el Hotel Plaza de Nueva York de hacer un esfuerzo conjunto con el fin de reducir el desbalance global a través de reducir el valor del dólar.<sup>84</sup>

---

<sup>83</sup> Ídem pag. 87.

<sup>84</sup> Ojeda Guevara, Patricia "El Japón en la década de los ochenta y su papel interinternacional", Tesis F.C.P.y.S. UNAM Ciudad Universitaria México 1992, pag. 64.

Debido a estos acuerdos el nuevo valor del dólar bajó en un 37% de 343 Yenes en Septiembre de 1985 a 153 Yenes en el mismo mes.

Las autoridades japonesas habían tratado durante mucho tiempo realizar un ajuste al tipo de interés pero esto se trató de realizar como soporte a las medidas de apoyo a los ajustes del tipo de cambio, pero debido a que las expectativas bajistas y de alza cambiaron, Japón tuvo que acceder a realizar este ajuste.

Como era de esperarse la apreciación del Yen tuvo un fuerte impacto en la Economía Japonesa, ya que la sobrevaluación de esta moneda intensificó la recesión, particularmente en el sector manufacturero para la exportación lo que acarrearía pérdida de competitividad de las empresas industriales más importantes. Por lo que los empresarios japoneses optaron por establecer sus fábricas en el extranjero. A este acto se le llamo " *Kudoka* " es decir vaciar al país de su base industrial.<sup>87</sup>

Para algunos economistas, existen una serie de razones por las cuales la economía japonesa está en declive y no al contrario cuando creíamos que por su forma de organizarse socialmente y económicamente, los japoneses eran el pueblo con menos probabilidades de ser afectado por el daño general, producido por un lado por la superpoblación, la emigración masiva y los desastres medioambientales, y por otro la globalización de la producción. Desde 1945, Japón acumuló riqueza a un ritmo inigualado por otra gran potencia, la coherencia social y racial que permitió que apenas se mezclaran con algunos grupos étnicos y que ha experimentado un largo periodo de aislamiento relativo en los asuntos internacionales. Esto se representa en un énfasis de unidad y armonía social, la necesidad de consenso, el respeto

---

<sup>87</sup> Ojeda Guevara, Patricia, OpCit Pag 65.

generacional y la subordinación de los deseos individuales al bien de la colectividad.<sup>88</sup>

A pesar de haber suprimido en gran medida los impulsos individualistas, y funcionar de un modo más eficaz como equipo, o más bien como miembro de muchos equipos: la familia, la escuela, la empresa y el país, por lo que el envejecimiento de la población, los gastos del consumidor, las salidas de turistas y la reducción de los índices de ahorro globales, el incremento de productos importados, el traslado de la producción a otras partes del mundo, el desplazamiento desde la producción industrial a los servicios, la situación de Tokyo como un centro financiero global, la volatilidad de su bolsa que ya no es inmune a fuertes caídas y los cambios en las actitudes culturales, la elección de las carreras, el papel de las mujeres y otros síntomas que demuestran un profundo cambio en la actitud nacional<sup>89</sup>, nos hace reflexionar que la situación de Japón está cambiando.

Como hemos venido analizando en este capítulo la economía japonesa dejó de contar con tres ventajas primordiales para poder seguir considerando que Japón había logrado uno de los más altos grados de crecimiento después de la Segunda Guerra Mundial. Es decir la alta cotización del Yen, rebaja del precio del crudo y la rebaja de la tasa de interés. Pero se vieron disminuidos los efectos positivos de esta ventajas desde mediados de 1988, y a partir de 1989 comenzaron a surgir factores preocupantes para la economía japonesa. Tales como la rebaja de la cotización del yen, que en el mercado de divisas se cotizaba en 128 yenes frente a un dólar como promedio durante 1988. Pero a partir de mayo de 1989 el valor del yen comenzó a descender aceleradamente.<sup>90</sup>

<sup>88</sup> Kennedy, Paul. *Hacia el Siglo XXI*. Plaza & Janes, México 1994, pag. 87.

<sup>89</sup> Idem

<sup>90</sup> House, K.E. *Tough Rich, Japan is Poor Many Elements of Power Leadership*, en *Wall Street*

Esto acarreó, que el promedio de la cotización durante 1989 llegara a registrar 138 Yenes por un dólar y a mediados de Abril de 1990, rebajó hasta el nivel de 160 yenes frente a un dólar. La rebaja del valor del Yen se convierte en la presión inflacionaria debido al aumento del precio de la importación."

En el mercado de trabajo interno, está surgiendo el fenómeno de estrangulamiento, tal como lo demuestra el aumento del salario, en el sector de el transporte y en la industria manufacturera de pequeña y mediana escala debido a la falta de mano de obra causada por la expansión económica. Frente a esta situación el banco del Japón decidió aumentar la tasa de descuento oficial cuatro veces entre Mayo de 1989 y Marzo de 1990. Como resultado de esta política, la tasa de descuento oficial del Japón subió del 3.5% al 5.25% superando el nivel que registraba antes del acuerdo de De la Plaza que era del 4.5%."

La baja cotización del yen, sobrecalentamiento de la economía y el aumento de la tasa de interés como una medida preventiva contra la inflación dieron fuerte golpe a la economía japonesa que venía ostentando su alto crecimiento, además el precio del crudo ha venido subiendo lenta pero constantemente hasta 20 dólares por barril en enero de 1990, después de haber registrado el nivel de 16 dólares por barril en 1989.

Como consecuencia, entrando en 1990 se comenzaron a enfatizar las tres desventajas. Estas desventajas causaron la enorme rebaja del precio de acciones que se ha duplicado especulativamente en tres años.

---

Journal, 30 de enero de 1989, págs. 1 y 9.

<sup>41</sup> Panorama de la Industria Económica del Japón 1990, Sociedad Latinoamericana, Tokio, Septiembre de 1990, pag. 12 y 28.

<sup>42</sup> Idem, pag. 12

El estancamiento del valor de las acciones, pone obstáculos al reunir fondos a través de la ampliación de capital por la emisión de acciones en el mercado de capital, por la emisión de bonos convertibles y por la emisión de bonos garantizados, e impide la financiación de equidad. como consecuencia la dificultad para reunir fondos echó por tierra la buena voluntad de las empresas privadas por incrementar la inversión en instalaciones, de manera que aceleró todo seguido la disminución del ritmo de crecimiento económico. ”

El exagerado superávit se ha convertido en el principal promotor de la apreciación del yen y su aceleración, a mediados de 1993, ha obstaculizado la recuperación de la economía japonesa. Este estancamiento económico ha frenado, a su vez, el consumo de los productos importados por lo que nos encontramos en un círculo vicioso. De hecho la industria japonesa debilitada por la apreciación del Yen ha buscado la sobrevivencia mediante la inversión en el exterior. Ha desplazado, su base productiva fuera del país, lo que podría provocar dentro de Japón un falta de estructura industrial.

Al igual que la economía del país la industria japonesa de automóviles se halla en un momento de transformación radical. Al debilitamiento causado por el valor excesivo del yen hay que añadir el hecho de que la industria estadounidense ha adquirido mayor competitividad a través de la competencia con las empresas japonesas y a su vez ha elevado su productividad.

La recesión que enfrenta actualmente la demanda Japón y el incremento de la productividad norteamericana en virtud de la recuperación de su economía, han sido la causa de que las cifras se invirtieran después de 13 años. Los automóviles

---

” Idem. pag.12

japoneses producidos en E.U.A. han aumentado hasta situarse cerca de 3 millones de unidades gracias a la recuperación de la economía norteamericana , a pesar de esta recuperación algunos productos americanos, no cuentan aun con elevados estandares de calidad, esto permite que se mantenga la competencia.

#### **4.3 El Problema de la Auto Industria Desde el Punto de Vista Económico**

Los asuntos bilaterales entre Estados Unidos y Japón, encuentran como punto crucial, las pugnas comerciales, a pesar del sin número de pláticas y negociaciones que se han llevado a cabo al respecto entre los dos países; las diferencias comerciales se agudizan aún más en el sector de la auto industria donde existen, y normalmente terminan en fricción por ambas partes. Los dos aspectos principales de este problema son:

- Exportación de Japón a Estados Unidos .
- Exportación de Estados Unidos a Japón.

Como antecedente, alrededor de 1980 el principal argumento consistía en como ambos países trataron el asunto de que las compañías de automóviles japonesas exportaban enormes cantidades de autos al mercado de Estados Unidos.

Económicamente hablando este gran suceso podría ser explicado por el factor de que las compañías de autos japonesas, fueron más competitivas internacionalmente que sus similares norteamericanas de acuerdo a la teoría de la ventaja comparativa.

Algunos criticos en los Estados Unidos opinaban que las compañías japonesas apuntaban al mercado norteamericano lanzando autos a precios más bajos, aún que el

mercado doméstico japonés. Esto significaba sin embargo una muy controversial forma japonesa de exportar a los Estados Unidos y finalmente esta manera podría resultar en "dumping". De cualquier forma, políticamente hablando Japón y los Estados Unidos deberían de relevar el drástico shock sufrido en los Estados Unidos de alguna manera.

Considerando el costo político del sumergimiento de la auto industria norteamericana y la por consiguiente ansiedad norteamericana en los Estados Unidos, lo que provocaría que las relaciones diplomáticas se tornaran tensas, ambos países necesitan comprometer sus actitudes comerciales, aunque este compromiso no sea el más adecuado para el sistema de libre comercio.

Sin embargo existía el consenso general de que ambos países tenían que mejorar su balanza comercial en orden, con el fin de mantener una buena y amistosa relación; el principal problema consistía en cómo tratar el problema en realidad.

Con el fin de disminuir la importación de autos japoneses al mercado norteamericano, el llamado *Voluntary Exporting Restraint* (VER) fue una de las soluciones con las cuales ambos países se comprometían. La implementación de VER creaba una nueva categoría de comercio de autos entre Estados Unidos y Japón. VER incluía muchos argumentos acerca de los dos principales puntos, económicos y políticos.

Posterior a la implementación de VER, las compañías de autos norteamericanas no estaban en la posición de incrementar el precio de sus autos porque si lo hacían, los consumidores podrían cambiar a los autos japoneses dándose una severa competencia en el mercado. En otras palabras la enorme presión de muchos autos

importados de Japón, ponían al mercado doméstico contra la pared obligándolo a reducir el precio. Después del comienzo de VER en 1981, el número de autos importados de Japón a los Estados Unidos casi no se redujo, porque el número de autos de pasajeros, el cual estaba compuesto en sus principales partes del total de autos de exportación, fuera arreglado si la comercialización de autos no tuviera restricciones para la exportación.

Sin embargo el precio de los autos típicos de compañías tanto japonesas como norteamericanas, en el mercado de los Estados Unidos, era mucho más alto antes de la implementación de VER. Además, durante este período el cambio en la cotización del Yen y el dólar revaluado ( a finales de 1980 1 dólar equivalía a 203 Yens, y a finales de 1983 equivalía 1 dólar a 232 Yens ). Esto significaba que el precio en dólares de los autos japoneses era bajo en teoría. Sin embargo el precio en dólares de estos se incrementó. Así el incremento al precio de la tarifa fue más elevado que el incremento bruto porque éste incluía el porcentaje que modificó el tipo de cambio.

Como resultado VER hizo la competencia de precios el mercado automotriz norteamericano más baja y débil. VER también provocó que las ganancias de los comerciantes de automóviles se incrementaran. La razón de tal drástico crecimiento en el precio de los automóviles era que el mercado estadounidense tuviera la tendencia de orillarse al oligopolio y VER añadía al mercado oligopolista características de cartel.

De la otra cara de la moneda, estos fenómenos impidieron que las compañías japonesas incrementaran sus exportaciones al mercado norteamericano. Naturalmente VER estaba basado en el sacrificio de los consumidores estadounidenses. De acuerdo al reporte del gobierno de los Estados Unidos el

resultado de este proyecto ( VER ) acarreó a los consumidores pérdidas por 4.9 mil millones de Dólares.

Políticamente hablando VER fue fácil establecer, porque dependía de la coordinación entre los países exportadores e importadores, regidos por bases voluntarias. Domésticamente, sin embargo, las tarifas o montos que restringían las exportaciones de autos, trajeron serios conflictos entre ambas naciones. La imposición de tarifas u otras restricciones, necesitaron del establecimiento de una regulación relacionada a las reglas, las cuales significaban que las medidas políticas a tomar serían altas implementándose los costos a imponerse como era la fuerte objeción de los consumidores.

Aunado a esto, la implementación de tarifas de acuerdo con las obligaciones del GATT necesitaba de algunas condiciones como un impuesto de compensación.

Por otra parte, desde que VER era decidido por el acuerdo o la promesa entre ambos países, y fue impuesto no por el importador sino por el exportador, VER podría evitar un conflicto comercial entre ambos países.

#### **4.3.1 Los posibles problemas de VER**

Hay tres problemas en lo que concierne a VER. Ante todo, existe la posibilidad de que VER puede llegar al abuso como una herramienta de negociación política. Aunque realmente VER, era considerado por El gobierno Japonés y por la auto industria como una medida temporal.

VER sigue vigente, este acuerdo no es sometido al escrutinio o a los chequeos de actuaciones concretas domésticas o internacionales, finalmente este acuerdo tiene condición legal dudosa, VER es inconsecuente con la obligación de GATT porque pone las restricciones cuantitativas discriminatorias, las cuales son contrarias al artículo XI del GATT y tiene una reserva y la carencia de anuncio oficial, la cual es contraria a el artículo X del GATT. En adición, el artículo XVIV del GATT, estipula las estrictas aplicaciones de las fuerzas de seguridad las cuales incluyen tales medidas como las apreciaciones de los procedimientos e investigaciones jurídicas. Así, VER no es justificado como suplemento de la seguridad. De hecho, en la Ronda Uruguay, las partes contratantes llegaron al acuerdo de que VER es inconsistente con la obligación de GATT y prometió su abolición dentro de 4 años.

La adopción de VER y la alta presión del fuerte Yen japones, provocó que las compañías de autos cambiaran su estrategia en esas dos maneras. Ante todo, ellos trataron de exportar los automóviles que tenían una calidad más alta y mayor precio. Como resultado, los autos japoneses contaban con motor más grande y más accesorios y trajo consigo más dificultades para distinguir entre un auto americano y uno japonés. Esto provocó más competencia entre las compañías constructoras de autos de ambos países. El segundo cambio hecho por las compañías japonesas de autos era un cambio en la posición de la producción en los Estados Unidos. De acuerdo a los datos de JAMA (Japan Automobile Manufacturers Association), desde 1983 a 1992, la industria Japonesa de autos aumenta sus productos en los Estados Unidos en alrededor de 22 veces. Recientemente, la internacionalización de las compañías de autos ha llegado a ser mas compleja. Por ejemplo, los automóviles Honda hechos en los Estados Unidos son reexportados a Japón o exportados a Europa, GM y Toyota fundaron una nueva compañía en California, ahora los obreros de GM'S fabrican autos Toyota en una fábrica de General Motors.

#### **4.3.2 Influencias de la Inversión Extranjera Directa**

Eventualmente, la Inversión Extranjera Directa (IED) en la industria de autos dió origen a una disminución en las exportaciones de autos de Japón porque muchas compañías tendieron a cambiar la posición de sus productos en los Estados Unidos. Además, hay beneficios específicos en los Estados Unidos al recibir la IED japonesa el cual es de la siguiente manera:

- Creación de empleo.

Porque la industria de autos incluye a muchas compañías pequeñas las cuales son necesarias para que construyan las partes internas, IED puede crear oportunidades de empleo en el país receptor.

IED creó la demanda de las fábricas de subcontratos las cuales hacen de intermediarios de bienes o partes.

- Transferencia de Tecnología.

El país receptor absorbe la nueva producción de tecnología, proceso de IED. IED no solamente acarrea la transferencia de tecnología y la producción en el país receptor sino también empleados y técnicos altamente calificados. Los empleados en la fábrica extranjera pueden aprender las técnicas y métodos utilizados por los expertos que vinieron de un país IED. Uno de los propósitos principales del joint

venture entre GM y Toyota en California era aprender las técnicas de producción de Toyota

#### **4.3.3. El problema de IED**

IED se estableció como una alternativa de VER y contribuir a la reducción de exportación de autos a los Estados Unidos. Sin embargo, IED también ocasionó algunos problemas para la industria de autos en Estados Unidos y Japón. Los cuales afectan en algunos casos los intereses locales. Cuando las compañías japonesas de autos entraron a los Estados Unidos por primera vez, usaban autopartes fabricadas en Japón. La importación de estas autopartes del Japón traen consigo el déficit comercial de los Estados Unidos. Por lo que el Gobierno de Estados Unidos, reguló estas importaciones imponiendo que deberían usar un porcentaje determinado de partes nacionales.

El requerimiento local de contenidos es muy discutible porque tiene una función para vedar el exceso de IED. Desde luego, las compañías extranjeras al entrar en el país receptor tuvieron que usar contenidos locales a fin de permitir el traslado de habilidades y gestiones o tecnología, pero el requerimiento de contenidos locales a IED de compañía puede estar contra el principio nacional de tratamiento. Realmente, en la Ronda Uruguay se decidió abolir los contenidos locales dentro de 2 años. Segundo, en lo que concierne a la transferencia de tecnología IED, el proyecto IED tenía personal mejor entrenado para enfrentar el futuro. Pero, de hecho, hay pocos individuos locales realmente capaces que pueden manejar la tecnología. Además, desde luego la moneda no tiene nacionalidad e IED contribuye al aumento del ingreso nacional, IED tiene oportunidad de entrar al área industrial en

Japón porque el cambio que se está dando en la producción estadounidense provoca reducir el empleo doméstico y bajar la capacidad para promocionar la nueva tecnología en Japón. Especialmente, la IED de las compañías de autos también atrae el cambio de punto de producción de compañías de subcontrato a Estados Unidos.

No sólo ocasiona el cambio estructural de la industria en el Japón si no que la competencia empezaría entre compañías norteamericanas de reciente creación.

Ahora las compañías de autos Estadounidenses libran una gran lucha contra los nuevos competidores en el mercado doméstico tales como las compañías Japonesas productoras de autopartes .

Por lo tanto, la industria automotriz norteamericana de autos frecuentemente requiere que el gobierno restrinja el número de autopartes procedentes del extranjero . Este reclamo es, sin embargo inconsistente con las obligaciones del GATT especialmente el con el principio de Tratamiento Nacional. Como mencionamos anteriormente, IED ha llegado a ser la principal medida creada para resolver fricciones comerciales entre Estados Unidos y Japón. A fin de resolver algunas de estas fricciones provocadas por IED y para promocionar mas IED, las industrias Japonesas de autos se habían adaptado y armonizado perfectamente con la economía y sociedad local.

#### **4.3.4 Exportacion de Estados Unidos a Japón.**

Algunos críticos dicen que el mercado doméstico Japonés es muy cerrado, por lo que productores norteamericanos de autos no pueden entrar a él tan fácilmente. Sin

embargo, existen algunos problemas en este argumento. ¿ Es realmente cerrado el mercado Japonés a las compañías de autos Norteamericanas ?

Si es verdad esta suposición como podría Japón reducir sus Barreras Arancelarias y como podrían los Estados Unidos soportar estas nuevas reformas, en caso de que estas reflexiones no se lleguen a cumplir, ambos países deberían negociar la posibilidad de que Estados Unidos exporte a Japón con menos dificultades, con el fin de mantener las buenas relaciones entre ambos países

Finalmente, es la estrategia de Estados Unidos la mas adecuada a seguir para continuar con las negociaciones entre ambos países

Actualmente Japón no cuenta con tarifas ni cuotas sobre auto partes, mientras que en Estados Unidos aplicaron una cuota del 3%; a pesar de estas ventajas el número de exportaciones de Estados Unidos a Japón aún es mínimo en comparación al volumen que esperaban las compañías norteamericanas.

A fin de explicar este fenómeno, algunos críticos acusan que Japón cuenta con muchas barreras implícitas tales como "*Keiretsu*" (integración vertical implícita). Al igual que el sistema de distribución Japonés, especialmente implementado en las compañías constructoras de autos, cuenta con la integración vertical progresiva y con una amplia red de ventas y distribución.

Las compañías Norteamericanas tienen que crear una nueva red o nuevos vínculos con los productores Japonéses para poder atacar más eficazmente el mercado del Japón.

Además de "Keiretsu" , existen algunas diferencias entre la forma de hacer negocios y la forma de aplicación de la ley.

Aunque las compañías extranjeras puedan pensar que tales diferencias causan que sean tratados de manera discriminatoria y comunmente tienen razon dentro de su razonamiento económico como es la reducción de sus costos promocionales o la credibilidad de las operaciones.

Si cada sistema diferente del Norteamericano es relacionado con el impedimento del libre comercio o el comercio injusto a causa de su originalidad, esto solo llevara al malentendido de ambas partes.

Se tiene que distinguir cuidadosamente cuales son las barreras que deben quitarse y cuales son las únicas diferencias en el modelo cultural Japones.

Cuatro características pueden notarse dentro de esta reflexión: específicamente, cuales deben de ser removidas o no.

A causa de las diversas negociaciones comerciales efectuadas entre ambos las diferencias que deben de haberse son las restricciones a las almacenadoras a gran escala.

El dilema de este problema es la línea que marca lo que es y lo que no debería ser. Esta línea es decidida mediante el consenso general de cual puede ser promovido a travez de innumerables negociaciones entre ambos países. Por supuesto, existe consenso general de que algunos grupos de negocios Japoneses podrían encabezar la barrera comercial. Japón como una de las partes mas interesadas debe evitar este tipo

de manifestaciones por todos los medios, Estados Unidos permitio a Japón llevarse un determinado periodo de tiempo para quitar algunas de sus barreras comerciales.

Recientemente Estados Unidos reclama que Japón debería establecer una meta comercial a fin de remediar las diferencias comerciales entre ambos países. En las pláticas comerciales recientes llevadas a cabo entre el Presidente Clinton y el Primer Ministro Morihiro Hosokawa en Washington D.C. Estados Unidos reclama fuertemente los objetivos planteados para los automóviles y las autopartes a manera de preocupación por sobrevivir a las reformas Japonesas. Sin embargo, la actual situación de las barreras japonesas, si son removidas o no, tornan la situación cada día más difícil y el disgusto de ambos países cada día más serio.

Japón no tiene manera de remediar la falta cometida, en el mercado doméstico ya Estados Unidos unicamente reclama su posición en el mercado doméstico Japonés. Adicionalmente, a pesar de que el gobierno Japonés negoció la desregulación como el polo principal de reforma política, la implementación de una meta objetiva necesita la intervención gubernamental y es discutible a la desregulación. Es cuando debe intervenir el poder de la diplomacia y tratar de arreglar estos desacuerdos por desconfianza.

De hecho, estas platicas fueron un fracaso ya que Japón jamas aceptó las propuestas que se planteaban en estas reuniones.

Así la razón por la que no se venden los autos norteamericanos en el mercado japonés, nos lleva al razonamiento de que ambos gobiernos deben continuar negociando las diferencias y características existentes entre ambos mercados.

**Japón puede acordar el aumento voluntario de importaciones de Estados Unidos aún cuando no existan barreras en el mercado doméstico.**

## **CONCLUSION**

El análisis de las relaciones entre Estados Unidos y Japón, resulta a todas luces importante dada la trascendencia de ambas naciones a nivel mundial, sin embargo se torna complicado ante la carencia y en su caso vaguedad de la información que se recibe en México. Lo anterior resulta un obstáculo significativo para analizar de manera más profunda no solamente las tendencias comerciales a nivel mundial, con sus disputas y contradicciones, sino también el papel que juega nuestro país en la arena internacional, en particular al formar parte del movimiento integrador de la llamada Cúenca del Pacífico.

Si bien en nuestra Facultad y en otras instituciones existen áreas dedicadas al estudio de la Cúenca del Pacífico, es necesario reforzarlas, ya que conforme a los planteamientos teóricos de las Relaciones Internacionales, esta región citada se convertirá en el siglo XXI en la principal zona de intercambios económicos, comerciales, financieros y tecnológicos.

Al proponerme realizar el estudio del conflicto comercial entre Estados Unidos y Japón no fue el objetivo hacer un análisis exhaustivo del caso japonés en especial de su historia, tradiciones y costumbres. Sin embargo al interiorizarme en la problemática pude comprobar la constante vinculación que existe entre todos estos elementos y la organización productiva, la política y desde luego la religión.

En conjunto, los elementos anteriormente citados propician la singularidad del Japón, y al analizar este caso en particular, podemos entender la figura que toman las relaciones económicas de este país con sus principales socios comerciales, por ahora con Estados Unidos, país con el cual tiene grandes lazos comerciales, a tal

**grado que en algunos casos como el sector automotriz las contradicciones y disputas traspasaron el nivel estrictamente comercial a tal grado que se convirtieron en un asunto de política exterior para ambos países.**

**Algunas de las principales conclusiones que se desprenden de este trabajo son como a continuación detallo:**

**1) Las bases de la transformación productiva en Japón se encuentra no en su despegue económico de las décadas 50 y 60 de este siglo, tal y como la mayor parte del conocimiento general estima, sino en las grandes transformaciones de la llamada Renovación Meiyi de mediados del siglo pasado, que sentó las bases estructurales para la transición del Japón precapitalista al país íntegro a la esfera de la acumulación de capital a escala mundial.**

**2) El llamado Japón Inc. Es el resultado de la vinculación entre los factores ideológicos, religiosos, políticos y económicos que confluyen para hacer de este país una gran potencia productiva, el peso que tiene la religión y los valores morales se proyecta en la organización de las empresas, como también en el papel que juega el gobierno desde la misma figura del Emperador, hasta las prácticas que siguen los ministerios de industria y comercio.**

**3) Antes de la Segunda Guerra Mundial la economía japonesa giraba en torno a los *Zaibatsu*, grandes organizaciones japonesas con un gran poder no solamente económico, sino con una gran influencia política.**

**Los términos de la capitulación japonesa frente a los Estados Unidos, marcaron no solamente el fin de los *Zaibatsu* y su transformación en empresas con el sello**

occidental, es decir empresas con la característica transnacional, sino también una nueva estructura política, que integró a Japón en la lógica de la reproducción capitalista a nivel mundial y su pertenencia geopolítica a occidente.

3) La consolidación del mercado interno, la expansión de la economía internacional y los beneficios obtenidos de la relación sui generis con Estados Unidos, permitieron a Japón sentar las bases de su despegue económico.

Los elementos anteriores no podrían ser comprendidos plenamente sin analizar el funcionamiento interior de la producción japonesa, donde destacan como elementos fundamentales la asimilación, la innovación, y el mejoramiento de tecnologías, métodos y técnicas para la producción.

Esta actitud japonesa por mejorar las tecnologías occidentales se expresó nítidamente en la industria automotriz en donde la técnica americana de producción "Just on time" fue mejorada por los japoneses alcanzando niveles de excelencia productiva. Paralelamente a nivel mundial se daban las condiciones necesarias para el cambio en el patrón de consumo energético, que directamente impactó en los modelos automotrices.

Ante la crisis energética derivada de conflictos petroleros, los modelos norteamericanos caracterizados por un mayor consumo de combustibles, a lo que se agregó la pérdida de productividad acusada por la industria norteamericana durante los años setenta, perdieron presencia y mercado frente a los modelos japoneses, cuyo costo de producción primario, costo de venta al público y consumo de combustible, resultaban menores a los Estadounidenses.

4) Los elementos anteriormente citados confluyeron para propiciar la disputa entre Estados Unidos y Japón por el mercado automotriz, especialmente el propio mercado interno de los Estados Unidos, el cual a partir de la década de los ochenta empezó a sentir una mayor presencia de los modelos automotrices japoneses. Se presentó entonces el momento de crisis comercial: una economía abierta al mercado exterior automotriz, frente a otra con una gran eficiencia productiva, pero con una amplia tendencia al proteccionismo.

Ante la crisis automotriz desatada, no importaron más las alianzas anteriores, sino que en ese momento se trataba de defender los intereses particulares de cada uno.

Estados Unidos ejerció la suficiente presión política y económica sobre Japón para propiciar que ese país adoptara "restricciones voluntarias de sus exportaciones automotrices hacia ese país" .

Así no obstante la superioridad productiva alcanzada en el sector automotriz, fue suficiente para que Japón determinara las bases del juego con Estados Unidos.

5) La inestabilidad política, el decrecimiento de la economía, y el repunte de la economía norteamericana a inicios de la década de los noventa son factores que influyen en el debilitamiento de la capacidad negociadora de Japón frente a Estados Unidos.

6) Ante esta situación considero que Japón debe avocarse a la resolución de sus problemas políticos y económicos, reestablecer su zona de influencia, evitar al máximo el conflicto comercial con Estados Unidos ya que pese a todo este país sigue detectando la supremacía a nivel mundial.

**7) El final de siglo XX marca la redefinición de las estructuras político económicas de los países, lo anterior será fundamental para el desenvolvimiento de las relaciones internacionales, y especialmente para el curso de los conflictos comerciales entre las potencias.**

## **BIBLIOGRAFIA**

- Allan G.C. Breve Historia Económica del Japón Moderno. Editorial Trillas México 1980
- Benejam, María Antonieta, La Cuenca del Pacífico, Estados Unidos y la Nueva Hegemonía Mundial. Centro de Investigaciones sobre Estados Unidos de América, Coordinación de Humanidades U.N.A.M. México 1991
- Castells, Manuel, La Crisis Económica Mundial y el Capitalismo Norteamericano. Editorial LAIA Política Económica / papel 451 No. 42, España 1978
- Deutsch, F. Mitchell, Japón Descifrando el Enigma Económico. Editorial Selector, México 1989 Primera Edición.
- Turner, Louis, Compañías Petroleras en el Sistema Internacional. Editorial FCE, México 1983
- Infotec La Calidad Total y el Futuro de la Industria de Autopartes. Situación Actual y Perspectivas de la Industria Automotriz. México,
- Inozemtsev, et al Economía Política del Capitalismo de Estado Contemporáneo Editorial Progreso, Moscú Tomo I 1975.
- Imai, Mazaki, Kaizen. Editorial CECSA, México 1992.
- Beraud, Bernard, La Izquierda Revolucionaria en el Japón. Editorial Siglo XXI, México, D.F. 1971
- Madison, Angus Crecimiento Económico en el Japón y la U.R.R.S. Editorial Gernika México, 1986
- Marx, Carlos, El Capital. F.C.E. Tomo I. México, 1981
- Friedman, Milton y Rose . Liberad de Elegir. Editorial Diana. México, 1982
- Nishimizu, Mieko Technological Superiority. Postwar Japanese Growth. Editorial Gakken. Japan, 1989
- Ojeda Guevara, Patricia "El Japón en la década de los ochenta y su papel interinternacional", Tesis F.C.P.yS. UNAM Ciudad Universitaria México, 1992
- Kennedy, Paul, Auge y Caída de las Grandes Potencias. Editorial Plaza y Janes, México, 1992.
- Kennedy, Paul, Hacia el Siglo XXI. Editorial Plaza y Janes, México 1994.
- Romero Castilla, Alfredo, Lopez Villafañe, et al Japón Hoy, Editorial Siglo XXI México, 1987

Takafusa Nakamura, El Desarrollo Económico del Japón Moderno. Editorial Nuestro Tiempo México, 1985

Tamames, Ramón, Estructura Económica Internacional. Fondo de Cultura Económica, México, 1982

Toledo Beltrán, Daniel, J. Japón de la Posguerra. Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1986.

Womack, P. James, Jones T. Daniel, La Máquina que Cambió al Mundo. MacGraw Hill, España, 1990

Coriat, Benjamín, Pensar al Revés. Editorial Siglo XXI. México, 1995

Statistics Bureau Management and Coordination Agency. Statistical Handbook of Japan. Publicado por Japan Statistical Association, Tokyo, Japan, 1995

The International Society for Educational Information, Inc. The Japan of Today. Segunda Edición, Tokyo, Japón, 1993.

Cervera, Manuel, Globalización Japonesa. Lecciones para América Latina. Editorial Siglo XXI, México, 1996.

## HEMEROGRAFIA

BussinessWeek Toyota is Back on Track... Abril 4, 1994

International BusinessWeek "New Worlds To Conquer". Cover History.. Febrero 1994.

" International Fortune "The New Golden Age of Automobiles". Mayo 1994 No.7

House, K.E. "Tough Rich Japan Is Poor Many Elements of Power Leadership". Wall Street

" Revista Capacitación En El Futuro Bien Carburados". Año 1, núm 5 Noviembre de 1993

Revista de Comercio Exterior. Mayo 1994

Schlender R. Brenton. " Japan Is It Changing For Good". Fortune Junio 13 1994

Panorama de la Industria Económica del Japón 1990, Sociedad Latinoamericana, Tokio, Septiembre de 1990.

Payne Mand B. The U.S. Automotive Components Industry. The Economist Intelligence Unit.USA

The History of VER is Drawn From Matsushita Kanzaki, Okamura, Ohara International Transactions ans Laws. and Distles, IBID

Japan Automobile Manufacturers Association. The Motor Industry Of Japan. 1993.

Cide . Estados Unidos Perspectiva Latinoamericana. Vol. 5 No. 11 Noviembre de 1980,