

**COMENTARIO A LA
PONENCIA DE
JORDY MICHELI**

Leonardo Mejía

Voy a comenzar transmitiendo algunos indicadores con la finalidad de determinar la trascendencia que tiene la industria del automóvil y de relievar la importancia de la ponencia de Jordy Micheli. Igualmente, estos indicadores, nos permitirán tener una mejor idea de que la crisis de la industria del automóvil, no solamente se quedará en los límites

de esta rama, sino que amenaza con extenderse a las demás ramas de la actividad económica, especialmente de los Estados Unidos.

Para muchos tratadistas, la industria del automóvil, a pesar de la crisis por la que está atravesando, continúa siendo la gran industria norteamericana. La quinta parte del producto interno bruto de los Estados Unidos es generada por la industria del automóvil; una de cada cinco personas se halla ocupada en esta actividad; el 60o/o de la goma sintética producida por los Estados Unidos es demandada por esta industria; el 50o/o del hierro forjado igualmente es adquirido por la industria del automóvil, al igual que el 33o/o de la producción de zinc, el 25o/o de la producción de acero y el 17o/o de la producción del aluminio.

En otras palabras, la importancia de la industria del automóvil radica en el hecho de que es la actividad que genera un gran número de puestos de trabajo, de que desencadena una serie de efectos hacia atrás, a través de la demanda de materias primas y de otros insumos y que impulsa una gran cantidad de innovaciones de carácter tecnológico.

EL APORTE DE LA PONENCIA DE MICHELI

El autor analiza, fundamentalmente, un caso particular de internacionalización del proceso de producción, la internacionalización de la industria del automóvil, en su fase de crisis y de reconversión, a partir de una categoría científica que es el ciclo del capital. En este proceso destaca a su vez, dos aspectos fundamentales como lo ha mencionado recientemente, el papel que va a jugar el Estado en el proceso de reconversión de la industria del automóvil y el proceso de robotización de la misma, proceso considerado por el autor como el mayor acontecimiento tecnológico producido en la etapa actual.

Si bien coincidimos con el análisis que hace de las transformaciones tanto a nivel del capital trabajo como a nivel

del producto, concretamente de sus características, consideramos que los elementos que él ha analizado constituyen o son elementos constitutivos de un fenómeno de mucha mayor amplitud y complejidad, sin los cuales no son posibles de ser entendidos ni el proceso de internacionalización del capital, ni el proceso de crisis y reconversión de la industria del automóvil.

¿Cuáles son a nuestros juicios o a qué obedece fundamentalmente el proceso de internacionalización del capital?

En primer lugar al advenimiento de lo que se ha dado en llamar la Tercera Revolución Industrial que viene produciéndose desde hace 25 o 30 años atrás, y que se caracteriza por un conjunto de innovaciones de carácter científico y tecnológico, entre las que ocupa un lugar destacado el complejo electrónico cuyos elementos más importantes son la automatización, la informática y el desarrollo de las telecomunicaciones.

Estos avances tecnológicos permiten descomponer los procesos de producción, tornan más fáciles ciertas actividades de carácter productivo, posibilitan que ciertos procesos sean realizados por personas que incluso no cuentan con mayor adiestramiento, así como la incorporación de recursos de una buena cantidad de países, para la producción de un componente de un bien o para la producción total del mismo.

Permiten por otro lado, y aquí hago referencia a uno de los aspectos sustanciales de la ponencia planteada por Micheli, robotizar la producción y perfeccionar el sistema productivo.

El segundo hecho que nos facilita entender el por qué se produce el proceso de internacionalización del capital, es el surgimiento de la empresa transnacional; es el conjunto de transformaciones que se producen al interior de la

empresa capitalista gracias a las cuales sobrepasa los estrechos límites geográficos de un país, relocaliza una parte de sus activos en los diferentes países del mundo, en los cuales va producir una parte o la totalidad del bien, y desde los cuales, posteriormente, va a exportar sus productos hacia el resto del mundo y aún hacia aquellos países en los que se halla localizada la matriz del conglomerado transnacional.

En tercer lugar y este es un aspecto que tiene que ser considerado especialmente cuando miramos la situación de los países subdesarrollados, el proceso de internacionalización del capital obedece también al fomento y protección a las actividades industriales que realizan los países subdesarrollados, y que se traducen en un conjunto de incentivos que tornan rentable, apetecible, la localización de una parte de la producción de la empresa transnacional en este tipo de países.

Finalmente, un cuarto factor, que nos permite explicar el proceso de internacionalización del proceso de producción, es el relacionado con la expedición de ciertas disposiciones encaminadas a preservar el medio ambiente, especialmente en los países capitalistas centrales, disposiciones que se traducen en el incremento de los costos de producción a nivel de las firmas, para evitar los cuales las empresas transnacionales localizan una parte de su proceso productivo, especialmente aquellos que son más contaminantes y, en el caso de la industria del automóvil, la producción por ejemplo, de motores, que son ubicados en los países subdesarrollados, fundamentalmente.

Cuáles son a nuestro juicio los factores que han desencadenado la crisis de la industria del automóvil, especialmente la industria del automóvil norteamericano y europeo?

En primer lugar, esa tendencia pertinaz, llamémosla así, a la caída de la cuota media de ganancia, de la cual no ha podido recuperarse ni salir la industria del automóvil.

En segundo lugar, el mayor desarrollo científico y tecnológico o la utilización, mejor dicho, de los frutos del desarrollo científico tecnológico en la industria del automóvil, fundamentalmente por parte del Japón. Este hecho ha traído como consecuencia que el Japón se haya anticipado por muchos años en la producción de vehículos de menor tamaño, de mayor rendimiento en el uso de combustibles y que son lanzados al mercado a menores precios de venta.

La automatización y la informática a la que hacíamos referencia anteriormente aplicada a la producción de automóviles ha permitido, por ejemplo, que la mayor firma productora de automóviles del Japón, la Toyota, pueda poner en funcionamiento, en forma ininterrumpida, sus dos plantas de ensamblaje de automotores, lo que le ha facilitado, entre otras cosas, incrementar a niveles realmente increíbles la producción por año y por hombre. En el Japón la producción por año y por hombre de automóviles en estas plantas asciende a 65 vehículos al año, mientras que en los Estados Unidos el indicador alcanza apenas a 12 vehículos al año.

Para completar la información proporcionada por Micheli, en su trabajo, conviene también señalar que este proceso de robotización al que hacía referencia ha cobrado un dinamismo realmente extraordinario, especialmente en el Japón. Del total de robots existentes en el mundo, 60.000, en las diferentes actividades económicas, 47.000 están en el Japón, 3.200 en los Estados Unidos, 6.000 en la República Federal Alemana, 300 en Francia, 600 en Suecia, 180 en Gran Bretaña y un centenar dividido en alrededor de 6 países.

La automatización de los procesos conlleva al incremento de la productividad, y a un menor costo de venta de los vehículos japoneses, aspecto que ha conllevado a la contracción de la demanda de los vehículos producidos por las firmas norteamericanas, misma que se agrava a partir de los años 73-74, como consecuencia del incremento de los pre-

cios de los combustibles. Esto ha impactado, como era de esperarse, en los ingresos de las firmas, que entran en un virtual proceso de paralización y que se produzca un desempleo masivo al interior de las firmas productoras de automóviles especialmente de los Estados Unidos. La mayor competitividad de las firmas japonesas, les ha permitido penetrar cada vez más y más en el mercado nortamericano. Así, por ejemplo, mientras hasta 1960, aproximadamente, las firmas norteamericanas controlaban el 95o/o de su mercado interno, en el año 1980 la situación cambió como consecuencia de la mayor competitividad de los productores de la industria del automóvil japonés, y apenas pueden controlar el 70o/o de su mercado interno.

El encarecimiento del combustible fue sin lugar a dudas un factor que agudizó el proceso de crisis en el cual se venía debatiendo la industria del automóvil norteamericano. Mientras en el año 1977 Estados Unidos utilizaba el 40o/o de su producción de petróleo y de las importaciones que realizaba en el transporte automotor, el Japón en base a las innovaciones que había realizado, apenas utilizaba el 15o/o del petróleo que importaba en las necesidades del transporte automotor.

Frente a una situación como la que acabamos de señalar, se ha planteado la necesidad de reconvertir la industria del automóvil, reconversión que se ha caracterizado por los esfuerzos que han realizado las firmas en lo que significa el cambio de diseño y el uso de nuevos materiales, especialmente materiales de tipo alivianado, en una mejor eficiencia en el uso del combustible, en la reducción del peso bruto vehicular, en en mejoramiento del grupo propulsor y el aereodinamismo del vehículo.

Estas innovaciones que tiene que realizar la industria del automóvil, requieren, por otro lado, abundantes recursos de carácter financiero, los mismos que no pueden ser satisfechos exclusivamente por las diferentes firmas. De ahí el papel que va a cumplir el Estado en este proceso de recon-

versión de la industria del automóvil, no solamente concediendo abundante crédito como lo acontecido por ejemplo con la firma CHRYSLER a la cual el Gobierno concedió 1.500 millones de dólares, por concepto de crédito, o como aconteció la firma BRITISH LEYLAND, a la cual el Gobierno había concedido 3.000 millones de dólares en concepto de préstamo, sino también estableciendo un proteccionismo para el mercado, especialmente para el mercado europeo o estableciendo otro tipo de regulaciones entre las cuales está la de elevar la eficiencia productiva de las plantas.

Conviene finalmente señalar, que la segunda parte de la ponencia realizada por Jordy Micheli, está encaminada a analizar lo acontecido o lo que es el proceso reciente de la industria del automóvil en México.

El proceso de la industria del automóvil en México, tiene las mismas características de la industria del automóvil en casi todos los países subdesarrollados y en especial en los países latinoamericanos. Esto es un elevado control o presencia de la firma transnacional, por un elevado sacrificio fiscal, el mismo que se materializa, en el caso de México, a través de transferencias directas que da el Estado a estas firmas; a través de la desgravación arancelaria; a través de la concesión dinero—barato, es decir a tasas de interés diferenciado. Se caracteriza, además este proceso de industrialización del automóvil por un exceso de proteccionismo que concede el Estado, que genera una falta de competitividad y que arroja productos excesivamente caros, cuyo costo es financiado en última instancia por los consumidores de estos países.

Finalmente, algunas inquietudes e interrogantes que queremos plantear al autor de la ponencia, ¿Cuáles son las repercusiones que tiene la crisis del automóvil en los países subdesarrollados, y, de qué forma estamos ayudando a salir de esta crisis a la firma del automóvil, especialmente norteamericano? Por mi parte tengo algunas respuestas, conside-

ro que nosotros estamos financiando de alguna forma la salida de la crisis de la industria del automóvil norteamericano, a través de los siguientes factores.

Cuando nosotros adquirimos plantas terminales, cuyas características son de una excesiva obsolescencia tecnológica, revalorizamos el capital de esas empresas; cuando adquirimos vehículos que no pueden ser vendidos al interior de los países capitalistas desarrollados, como por ejemplo, los vehículos de ocho cilindros que adquirimos en cantidades considerables o veníamos adquiriendo hasta hace poco tiempo, transmitimos una gran cantidad de dinero que va de alguna manera a financiar la superación de la crisis de estos países. Igualmente, cuando suscribimos ciertos contratos para el ensamblaje o para la producción de partes o componentes automotrices con una tecnología bastante obsoleta, ayudamos a solucionar la crisis de dichas firmas y a financiar parcialmente las innovaciones que posteriormente van a ser introducidas al interior de estas firmas.

En fin, considero que el aporte de la ponencia es sumamente valiosa, que constituye un esfuerzo por aplicar categorías de la economía política a la interpretación de un proceso particular y concreto, cual es la internacionalización de la industria del automóvil.