

Nieuwe internationale arbeidsdeling of flexibele specialisatie

***Naar een nieuwe internationale arbeids-
verdeling? De auto-industrie in Mexiko als
voorbeeld.***

Wim Boerboom en Rob Paulussen*

In dit artikel staat de vraag centraal of er een tendens valt waar te nemen naar een nieuwe internationale arbeidsverdeling, die samenhangt met de erosie en desintegratie van de na-oorlogse welvaartsperiode. Is er sprake van overplaatsing van werkgelegenheid van centrum- naar periferiegebieden (voornamelijk naar Newly Industrialising Countries)? En welke oorzaken liggen hieraan eventueel ten grondslag: zijn dit bijvoorbeeld loonkostenverschillen of is het de aanwezigheid van lokale markten? Vragen die aktueel zijn in het licht van de huidige IMF-politiek.

Bij de identifikatie van de periode van na-oorlogse welvaart zal gebruik gemaakt worden van het begrippenapparaat van de Franse regulatieschool, die deze historische fase met 'Fordisme' aanduidt. In paragraaf 1 worden de relevante begrippen uitgelegd en wordt de ontwikkeling van het na-oorlogse Fordisme beschreven. In het verlengde hiervan zal de crisis van de jaren '70- en '80 en de positie van de periferielanden gekarakteriseerd worden. Deze paragraaf besluit met twee theoretische posities over de reactie op de desintegratie van het Fordisme: het model van een nieuwe internationale arbeidsverdeling als gevolg van loonkostenverschillen versus het flexibele specialisatiemodel.

In paragraaf 2 worden een aantal kanttekeningen gemaakt ten aanzien van de

* Wim Boerboom is universitair docent bij de vakgroep Politieke Economie en Maatschappelijke Orde aan de Katholieke Universiteit Brabant. Rob Paulussen was op moment van schrijven van dit artikel onderzoeker bij dezelfde vakgroep en werkt momenteel bij de NOVIB in Den Haag.

nieuwe internationale arbeidsverdeling en in paragraaf drie wordt één sektor in één Newly Industrialising Country (NIC) als voorbeeld geanalyseerd, te weten de auto-industrie in Mexiko. Als invalshoek daarbij zullen de vestigingscriteria van transnationale ondernemingen (TNOs) gehanteerd worden.

1. Het Fordisme in crisis

Onder Fordisme wordt verstaan de ontwikkeling van het kapitalisme van na de Tweede Wereldoorlog in de centrumlanden, zoals deze geanalyseerd wordt door de Franse regulatieschool (in het bijzonder Lipietz, Boyer, Aglietta). Zij karakteriseren het Fordisme als een akkumulatieregime, gebaseerd op intensieve accumulatie (als gevolg van tayloristische organisatieprincipes en in het verlengde hiervan snelle produktiviteitsstijging) en hierop afgestemde massa-konsumptie. Een akkumulatieregime beschrijft de stabiliteit op lange termijn in de verdeling van de maatschappelijke produktie tussen konsumptieve en akkumulatieve bestedingen. Dit impliceert een evenwichtige verdeling tussen reproductievoorwaarden van de arbeidskracht en produktievoorwaarden (zie Lipietz, 1987, 14).

Het fordistisch akkumulatieregime werd gekombineerd met een monopolistische regulatie. Onder regulatiewijze wordt verstaan het geheel van normen, gewoontes, wetten en regulerende netwerken die de eenheid van het produktieproces verzekeren en garanderen dat haar agenten (kapitalisten en arbeiders) zich in hun dagelijkse gedrag en conflicten min of meer konformerend aan het reproductieschema. In deze monopolistische regulatie speelt de staat een belangrijke rol, onder andere door institutionalisering van de loonarbeidverhouding (wettelijk minimumloon, cao's, systeem van sociale zekerheid, etc) en door het voeren van een monetaire politiek.

Op internationaal vlak vormden de Verenigde Staten een regulerend gezag, gebaseerd op technologische voorsprong, vroege vorming van een stelsel van loonarbeid-verhoudingen¹, de overwaardering van de dollar en de tot stand gebrachte internationale organisaties, ties die de wereldexpansie van de macht van de Verenigde Staten overbrachten (Elshout/Verhagen, 1986, 27).

Begin jaren 70 raakte het Fordisme in een crisis. Als belangrijkste oorzaak wordt door sommige auteurs aangegeven: de afname van de produktiviteitsgroei, hetgeen wordt geweten aan arbeidersverzet (Coriat, 1984) en het bereiken van interne grenzen van de tayloristische principes (Lipietz, 1987). Andere auteurs noemen de toenemende internationale concurrentie, verzwakking van de hegemonie van de Verenigde Staten, het uiteenvallen van het akkoord tussen kapitaal en arbeid en stijgende grondstoffenprijzen als oorzaak (Bowles, Gordon, Weiskopf, 1984). De afname in de produktiviteitsgroei leidde via winstdaling tot een investeringskrisis.

1. Onder andere een stelsel van sociale zekerheid. Hoewel de sociale wetgeving in Europa eerder geïnitieerd werd namen de Verenigde Staten door hun New-Deal-politiek een voorsprong op de Europese Staten: de 'welvaartsstaat' groeide tussen 1928 en de Tweede Wereldoorlog zeer snel (Flora, 1981, 84).

De rol van de nationale staten is hierin ook aan verandering onderhevig. De afbraak van de 'Keynesiaanse staat' geeft uitdrukking aan een afnemend belang dat toegekend wordt aan realisatieproblemen (afzet). Hiertegenover staat dat de staat zijn doelen en middelen aanwendt voor een intensivering van de strijd voor een nieuwe verdeling van de wereldmarkt (zie Elshout/Verhagen, 1986, 38).

Binnen de regulatieschool is het met name Lipietz die veel aandacht besteedt aan de relatie tussen centrum en periferie (Lipietz, 1987). In de bloeiperiode van het Fordisme was het de rol van de periferie grondstoffen en goedkope arbeidskrachten te leveren. De Verenigde Staten hadden zich tot taak gesteld om de politieke en militaire dominantie te verzekeren en de aanvoer van grondstoffen veilig te stellen. De internationale handel vond grotendeels plaats binnen de OECD-landen: de drijvende krachten waren de interne transformatie van productieprocessen en de interne markten (Lipietz, 1987, 39).

Als gevolg van de produktiviteitskrisis in de Verenigde Staten veranderden de internationale verhoudingen echter. De toenemende internationale concurrentie leidde tot nieuwe strategieën, waarin de productie van een eindproduct geografisch werd gespreid over productiecentra voor onderdelen, om vervolgens ergens anders geassembleerd te worden.

In de jaren 60 was daar sprake van een — zoals dit nu genoemd wordt — proces van primitieve taylorisatie, hetgeen wil zeggen: allokatie van productiesegmenten (voornamelijk textiel en elektronika) in gebieden met een zeer hoge uitbuitingsgraad. De arbeid hieraan verbonden was repetitief en gefragmenteerd en werd niet geautomatiseerd. Voorts werd zoveel mogelijk meerwaarde onttrokken aan de arbeiders, zonder te trachten de arbeidskracht te reproduceren. De rol van de staat wordt door sommige auteurs omschreven als 'bloody taylorization' als gevolg van repressief optreden tegen vakbonden, stakingen, etcetera.

Het waren met name de NICs die het grootste deel van deze productie aantrokken. De Aziatische NICs, bijvoorbeeld Taiwan, Zuid-Korea en Singapore, traden met deze primitieve taylorisatie het internationale kapitalisme binnen. De Latijnsamerikaanse NICs, zoals Brazilië en Mexico, hadden al een stadium van industrialisatie achter de rug als gevolg van hun na-oorlogse politiek van importsubstitutie². Omdat deze politiek leidde tot verhoogde importen van intermediaire en kapitaalgoederen en van duurzame consumptiegoederen werd het voor hen een noodzaak een aanvullend exportdiversifikatiebeleid³ te voeren en zich met deze productie in te laten.

In de jaren '70 ontwikkelde zich, wat Lipietz noemt, een 'perifeer Fordisme'. Hij onderscheidt drie niveau's in het fordistische productieproces (p. 71 en 78-79):

2. Het importsubstitutiebeleid hield in dat met de opbrengsten van traditionele exporten de productie van consumptiegoederen gestimuleerd werd, o.a. door de markt af te schermen met importtarieven en invoerquota en door local-content-eisen te stellen. Dit beleid dwong TNOs produktievestigingen in de periferie te openen als zij de markt niet wilden verliezen.

3. Het exportdiversifikatiebeleid kwam er op neer dat productiequota van TNOs voor de lokale markt afhankelijk gemaakt werden van hun exportniveau's (hoe hoger de exporten, hoe meer er voor de nationale markt geproduceerd mocht worden).

- 1. Konceptie, organisatie van methoden, research;
- 2. Geschoolde/hogewaardige productieprocessen;
- 3. Ongeschoolde/arbeidsintensieve productieprocessen

De exclusieve allokatie van het derde niveau in semi-ontwikkelde landen als Spanje, Mexiko, Brazilië, Taiwan, Zuid-Korea, etcetera, is dit 'perifeer Fordisme'. Hij noemt dit Fordisme, omdat het een combinatie van mechanisatie, intensieve accumulatie en een groeiende markt voor duurzame consumptiegoederen betrof; en perifeer, omdat het hoofdzakelijk bleef bij verplaatsing van ongeschoolde arbeid. Later werden ook productieprocessen van hoger technologisch niveau in de NICs gevestigd. De nationale markten in de NICs die gekenmerkt werden door consumptiegoederen voor de lokale hogere en middenklasse en voor de arbeiders in fordistische sectoren (welke laatste beperkte toegang hadden tot duurzame consumptiegoederen) waren gerelateerd aan de export van goedkope industrieproducten naar het centrum⁴. Bovenstaande ontwikkelingen duiden op het invoegen van de NICs in het Fordisme. NICs kenden hoge groei cijfers, zelfs toen de groei in het centrum al aan het afnemen was (zie tabel 1).

Tabel 1 Veranderingen in de wereldproductie (1960-1981).

	Industrie- landen	Hoge midden- inkomens	Lage midden- inkomens	Lage inko- mens*
BNP per hoofd bevolking in \$ 1981	11.120	2.490	850	240
Jaarlijkse groei BNP per hoofd bevolking 1960-81	3,4	4,2	3,4	0,8
Jaarlijkse groei BNP 1960-70	5,1	6,4	5,0	4,7
1970-81	3,0	5,6	5,6	3,6
Groei industriële fabricage 1960-70	5,9	7,8	7,1	5,9
1970-81	3,1	6,3	5,8	2,8
Groei bruto investeringen 1960-70	5,8	7,5	7,9	4,3
1970-81	0,9	7,2	8,2	3,7
Aandeel van landbouw in BNP 1960	6	18	36	48
1981	3	10	22	45
Aandeel ind. fabricage in BNP 1960	30	23	15	9
1981	25	24	17	10
Exporten/BNP 1960	12	18	15	15
1981	20	23	23	12
Structuur exporten % 1960-81 Primaire	34- 28	84-55	96-82	91- 71
Textiel	7- 5	4- 10	1- 5	4- 21
Machines en transport	29- 35	2- 13	0- 2	0- 2
Overige ind. fabricage	30- 32	10- 22	3- 11	5- 6

* exclusief China en India. Alle groeivoeten zijn gegeven als jaarlijkse percentages.

Bron: Lipietz, 1987, p. 85/6.

4. Te bediskussieren valt of de consumptieve vraag van de midden- en hogere klassen en van een deel van de arbeiders binnen het concept van de massa-konsumptie in het Fordisme valt. Wij gaan hiervan uit.

De crisis van de jaren '70 in het centrum kreeg pas een negatieve invloed op de periferie in het begin van de jaren '80. Enerzijds krompen de afzetmarkten voor industriële produkten en grondstoffen in en daalden de grondstofprijzen. Anderzijds moesten hoge schulden afgelost worden, waarmee investeringen gefinancierd waren in een tijd van stijgende olieprijsen. Het gevolg was dat een steeds groter deel van de exportopbrengsten moest worden aangewend voor het aflossen van de leningen en rentebetalingen.

De groei van de NICs maakte duidelijk dat een kapitalistische industriële ontwikkeling in de periferie in principe mogelijk was. Naar aanleiding hiervan ontstond een discussie over de ontwikkelingen in de internationale arbeidsverdeling, waarin twee (uiterste) posities kunnen worden onderscheiden.

- De positie luidende, dat er een nieuwe internationale arbeidsdeling aan het ontstaan zou zijn, en dat daarbinnen de ongeschoolde arbeid in de NICs zou worden verricht. Transnationaal kapitaal zou zich dáár vestigen waar de arbeidskosten het laagst zijn. Hoog gekwalificeerde arbeid zou in de centrumgebieden blijven. De NICs zouden in dit scenario een steeds grotere rol in de wereldproductie gaan spelen (zie onder andere Fröbel e.a., 1980).
- Het flexibele specialisatiemodel, waarin gesteld wordt dat afzetmarkten in toenemende mate verzadigd en gefragmenteerd zouden raken en dat de technologische ontwikkeling erop gericht zou zijn om productieprocessen te flexibiliseren. Hierdoor zou het mogelijk worden "binnen dezelfde productiefaciliteit een heel skala aan produkten te vervaardigen en het break-even-point voor elk afzonderlijk produkt eerder te bereiken" (Wood, 1988, 82). Dergelijke flexibele productieprocessen zouden een nieuwe, niet-tayloristische organisatie van de arbeid en een nieuw type (flexibel, participerend en geschoold) werknemer vereisen. Deze theorie impliceert een ondergraving van het Fordisme, omdat de arbeid, die verbonden is aan flexibele specialisatie, juist een ineenschuiving van taken in plaats van een uiteenrafeling, zoals bij de fordistische arbeid, vereist. De rol van de periferie (inklusief de NICs) is in dit model te verwaarlozen. Zij speelt slechts een rol voor zover zij een afzetmarkt vertegenwoordigt. En als zodanig komt ze aan de orde in paragraaf 3. De noodzaak om schaalvoorwaarden wereldwijd te bereiken neemt af. Vertegenwoordigers van deze positie zijn onder andere Piore en Sabel (1984) en Kern en Schumann (1985).

2. Een nieuwe internationale arbeidsverdeling als gevolg van loonkostenverschillen

In deze paragraaf worden een aantal kanttekeningen gezet bij de eerste positie: de nieuwe internationale arbeidsdeling, waarbij gestandaardiseerde arbeidsintensieve productie-onderdelen worden overgeplaatst naar de periferie

om zodoende de loonkosten te drukken. Aan de orde komen de interne markten, de betekenis van de lage lonen en de positie van de NICs.

De uitvoerders van het in paragraaf 1 beschreven allokatieproces zijn TNOs. Opvallend is echter dat TNOs hun vestigingen in de periferie in de jaren '70 en '80 nauwelijks inschakelden voor produktie voor de centrum-markten: zij produceerden hoofdzakelijk voor de lokale markten. Diverse onderzoeken hebben er op gewezen dat niet het loonkostenvoordeel, maar de lokale markt het belangrijkste vestigingskriterium was (zie Boumer/Gleich, 1982; Carmaux/Huisman, 1986; Lipietz, 1987). De afzetmarkten in de NICs waren in omvang toegenomen door een stijgend inkomen van de grote midden- en hogere klassen. Om zich te beschermen tegen de internationale concurrentie voerden deze landen een politiek van imports substitutie en exportdiversifikatie. Dit beleid dwong TNOs om zich in de NICs te vestigen wilden zij de markt behouden, en tevens om te voldoen aan de gestelde exporteisen, waardoor zij hun produktiequota voor de lokale markten in de NICs konden vergroten. Het argument van de lage loonkosten is hier van mindere betekenis.

Tabel 2 *Redenen voor Nederlandse bedrijven om te investeren in ontwikkelingslanden*

Goede verkoopsperspektieven	21%
Dichter bij de markt zijn	16%
Verzadiging Europese markt	14%
Behoud marktaandeel	13%
Besparing transportkosten	9%
Ontkomen aan handelsbelemmeringen	9%
Lagere produktiekosten	5%
Aanwezigheid grondstoffen	4%
Bijblijven met technologische ontwikkelingen	3%
Overig	6%

Bron: Carmaux/Huisman, 1986, p. 28.

Een tweede kanttekening is de betrekkelijk geringe betekenis van de lage lonen, wat blijkt uit het volgende:

- De industriële produktie binnen de periferie koncentreert zich tot op heden voornamelijk in de NICs. Echter, de lonen in de NICs zijn niet de laagste van de periferie. In landen als de Filippijnen, Maleisië, China of in Afrikaanse landen liggen de lonen op een beduidend lager niveau dan bijvoorbeeld in Zuid-Korea of Brazilië. Bovendien zijn ze stijgende (tot het begin van de jaren '80) als gevolg van een zich organiserende arbeidersbeweging. De gemiddelde lonen in de Zuidkoreaanse industrie stegen bijvoorbeeld tussen 1966 en 1979 vijf maal zo snel als die in de Verenigde Staten (Gordon, 1988, 51). De reële lonen in Zuid-Korea waren in 1978 vier maal zo hoog als in 1960. In Singapore waren ze in 1980 53% hoger dan 20 jaar daarvoor. In Brazilië waren ze in 1980 44% hoger dan 1966 en in Mexico ongeveer 66% hoger (Van Liemt, 1985, 186).
- De industriële sectoren waarin de NICs de meeste voordelen behalen

zijn kapitaalintensieve sectoren, zoals staal, chemie en meer recentelijk de auto-industrie. Sleutel hiertoe waren forse staatsinvesteringen, het stimuleren van modernisering en een sterke groei in de arbeidsproductiviteit.

- Door automatisering in het centrum vermindert het aandeel van de loonkosten in de totale kosten, waardoor het belang van lage lonen afneemt. Door de mikro-elektronisering neemt de flexibiliteit van het vaste kapitaal toe en wordt mechanisering mogelijk gemaakt waar dat vroeger niet mogelijk was. De ontwikkeling is vooral van belang in de textiel- en elektronische sektor, die nog sterk arbeidsintensieve, op tayloristische principes gebaseerde arbeidsprocessen kennen. "Er is al een bewijs van de wijze waarop technologische verandering het mogelijk maakt arbeid te besparen in de kledingindustrie door de introductie van elektronisch gecontroleerde lasersnijders, programmeerbare naaimachines etc. Overeenkomstig zijn ook in de elektronika-industrie automatische bindmachines ontwikkeld, die het voor een arbeider mogelijk maken om 10x zo veel te produceren als iemand die met een mikroskoop werkt zou kunnen" (Jenkins, 1984, 137). Mikro-elektronisering kan er dus toe leiden dat LONS zich op langere termijn hervestigen in centrumlanden, omdat loonniveau's dan van ondergeschikt belang zijn geworden. Hoewel vestigingen in periferiegebieden niet afgestoten worden lijkt het erop, dat centrumlanden in de jaren '80 de voorkeur gekregen hebben voor vestigingen van nieuwe assemblagebedrijven (Gordon, 1988, 51).

Een derde kanttekening is deze, dat de positie van de NICs bescheiden blijft. Indien we de samenstelling van de wereldproductie nader beschouwen zien we, dat vooral het aandeel van Japan en de Centraal Geplande Economieën (CPEs) is toegenomen na de Tweede Wereldoorlog en wel ten koste van de Verenigde Staten en de EEG. Het aandeel van de 'Least Developed Countries' (LDCs) is vooral voor en tijdens de Tweede Wereldoorlog toegenomen, als gevolg van de gestegen vraag naar grondstoffen en de importsubstitutiepolitiek. Daarna is er in het aandeel van de LDCs weinig verandering te constateren (zie tabel 3).

Tabel 3 Kompositie van de industriële wereldproductie (in %)

Jaar	DMES* (exkl Japan)	waarvan vs	Japan	CPEs	LDCs (inkl NICs)	NICs
1870	93	23	4	3		
1929	89	42	3	4	3	
1938	76,7	28,1	5,7	7,2	10,4	4,4
1948	76,0	44,4	1,6	8,4	14,0	4,9
1966	65,8	35,2	5,3	16,7	12,2	5,7
1973	58,7	29,5	7,8	19,5	14,0	7,1
1979	54,5	28,3	7,4	23,5	14,6	8,5
1984	52,8	28,4	8,2	25,4	13,9	8,5

Bron: Gordon, 1988, tabellen 1 en 2.

* Developed Market Economies

Wel heeft er een verschuiving plaatsgevonden binnen de produktie van de LDC-landen. Het aandeel van de NICs daarin is tussen 1938 en 1979 bijna verdubbeld: van 4,4% tot 8,5%. Vanaf 1979 is er een stagnatie in de groei.

Er zijn echter geen NICs die exportgeoriënteerde industriële machten zijn geworden. Zelfs Zuid-Korea, dat in 1988 het lidmaatschap van de OECD aanvraagde, bleek in 1981 slechts een aandeel in de industriële wereldexport van 1,4% te hebben (UNCTAD, 1981).

Daarnaast heeft de industrialisatie in de periferie hoofdzakelijk plaatsgevonden in de konsumptiegoederensektor. De meeste LDCs importeren hun kapitaalgoederen uit centrumlanden. In slechts 12 van de 55 kapitalistische midden- en lagere inkomenslanden waarvan de Wereldbank cijfers verstrekt is 25% of meer van de industriële toegevoegde waarde afkomstig uit de kapitaalgoederensektor, de transportmiddelensektor of de chemische sektor. Dit zijn enkel de NICs, waarvan met name Zuid-Korea en Brazilië relatief grote kapitaalgoederenexporteurs zijn geworden (Southall, 1988, 87). De export van de meerderheid van de LDC-landen bestaat nog overwegend uit grondstoffen en agrarische produkten.

Met deze kanttekeningen zij beklemtoond, dat er weliswaar verschuivingen in de industriële wereldproduktie plaatsvinden, maar dat geen duidelijke tendens naar een nieuwe internationale arbeidsdeling als gevolg van loonkostenverschillen waar te nemen is. Het succes van industrialisatie in periferie-landen wordt eerder bepaald door de interactie van een specifieke samenstelling van interne factoren (klassenstructuur, staatspolitiek, lokale markt) met de transformaties in de wereldeconomie en in de politieke omgeving. Slechts in een beperkt aantal periferie-landen is hiervan sprake, namelijk in de vaker gememoreerde NICs.

We kunnen tegen de achtergrond van het bovenstaande voorzichtig de hypothese stellen, dat in die NICs waar een grote interne markt aanwezig is, tot aan het einde van de jaren '70 sprake is van een door TNOs en door de politiek van de staat gedragen gelijktijdige expansie van produktiviteit en consumptie, hetgeen zou kunnen duiden op een internationale uitbreiding van het Fordisme. Dit betekent dus wel een verschuiving in de internationale produktie, maar geen verplaatsing van specifieke onderdelen. In overeenstemming met Southall kunnen we wellicht spreken van een veranderende in plaats van een nieuwe internationale arbeidsverdeling (Southall, 1988, 17). In de volgende paragraaf onderzoeken we dit voor de auto-industrie in Mexiko.

3. De auto-industrie in Mexiko

3.1 Het akkumulatieregime in Mexiko

De ontwikkeling van het na-oorlogse akkumulatieregime in Mexiko kan opgedeeld worden in twee periodes (Aboites, 1988), te weten de invoeging van

de Mexikaanse ekonomie in de wereldeconomie (1939-1970) en de krisisperiode van na 1970.

De na-oorlogse industriële ontwikkeling werd gekenmerkt door het ontbreken van samenhang in de opbouw van de kapitaalgoederensektor en de consumptiegoederensektor. De produktie van kapitaalgoederen nam weliswaar toe, maar technologische innovaties werden hoofdzakelijk geïmporteerd.

De structuur van de binnenlandse markt werd in deze periode vooral bepaald door de binnenlandse konsumptie. De konsumptieve vraag was gedurende de Tweede Wereldoorlog snel gestegen als gevolg van de stijgende inkomens. Deze waren op hun beurt het resultaat van de gestegen buitenlandse vraag naar primaire produkten. De afzetmarkt betrof de oligarchie, de middenklasse en de in TNOs werkende arbeiders, samen ongeveer 30% van de bevolking (Barkin, 1985, 123). De vraag werd tevens gereguleerd door middel van een sterke groei van het konsumptieve krediet (Jenkins, 1979, 178).

De geïmporteerde kapitaalgoederen werden gefinancierd uit exporten van de agrarische sektor, die daardoor een centrale rol speelde als akkumulatiebron voor de industriële sektor (imports substitutie).

De loonvorming kwam tot stand via onderhandelingen met centraal georganiseerde, aan de regerende Partido Revolucionario Institucional loyale vakbonden. Loonstijging was mogelijk als gevolg van produktiviteitsstijgingen. Tussen 1937 en 1970 groeiden de reële lonen in de industrie met 30%, terwijl de produktiviteit toenam met 192% (Aboites, 1988, 17). De produktiviteitsstijging ontstond door vestiging van buitenlands kapitaal, vooral in de chemie, de elektronische apparaten en transportmiddelenindustrie, en in mindere mate in de voedingsmiddelensektor, metalen produkten en niet-elektronische machines (Van Liemt, 1985, 146). Ook staatsinvesteringen in basisindustrieën als energie, staal, transport en kommunikatie deden de produktiviteit stijgen. De karakteristieke produktieprocessen voor deze industrialisatiegolf waren het Taylorisme en het Fordisme.

Tabel 4 *Ekonomische indicatoren van Mexiko in de periode 1939-1984 (in jaarlijkse gemiddelde groeipercentages).*

Periode	BNP Prijnsindex		i_b	α_i	l_i
1939-46	+ 5,4	+13,9	+18,7	+ 2,9	4,2
1946-52	+ 5,8	+ 7,7	+ 6,7	+ 2,3	+ 0,0
1952-62	+ 5,9	+ 5,6	+ 5,2	+ 1,9	+ 4,5
1962-70	+ 7,6	+ 3,6	+10,8	+ 5,8	+ 2,5
1940-70	+ 6,4	+ 7,4	+ 9,2	+ 3,2	+ 1,0
1946-70	+ 6,4	+ 5,5	+ 7,4	+ 3,3	+ 2,7
1970-76	+ 7,2	+13,6	+ 5,6	+ 0,6	+ 6,0
1976-82	+ 6,1	+29,9	+ 7,7	+ 1,4	2,0
1982-84	1,2	-80,5	-13,7	7,9	-
1970-84	+ 5,4	+28,5	+ 3,5	0,3	-

Bron: Aboites, 1988, p. 10.

i_b = bruto investeringen. α_i = produktiviteit in de industrie. l_i = lonen in de industrie.

De periode na 1970 werd gekenmerkt door economische crisisverschijnselen. Eén van de belangrijkste oorzaken was gelegen in de crisis in de agrarische sektor. Deze was na de oorlog zodanig gegroeid, dat er vrijwel geen voedsel geïmporteerd hoefde te worden en dat door export verkregen deviezen dienden als bron voor industriële accumulatie. Vanaf het midden van de jaren '60 begonnen de wereldmarktprijzen in de landbouw aanzienlijk te dalen, zelfs tot onder het niveau van de Mexikaanse landbouwprijzen. Gevolg was dat de deviezenbron opdroogde en dat voedsel geïmporteerd ging worden. De landbouwproductie nam af en later, toen de wereldmarktprijzen stegen, werd in Mexiko het voedsel duurder. Het aandeel van de landbouwsector in het BNP daalde van 17,8% in 1950 tot 9,5% in 1975 (Van Liemt, 1985, 16).

Door de loonpolitiek van de staat stegen de lonen nog sterker dan tevoren: tussen 1970 en 1976 was de gemiddelde jaarlijkse groei in de industrie 6,0%, terwijl de produktiviteit slechts met 0,6% per jaar toenam (zie tabel 4). De afnemende produktiviteitsgroei werd veroorzaakt door de daling in de groei van de investeringen en doordat de uit de Verenigde Staten geïmporteerde kapitaalgoederen minder geïnkorporeerde produktiviteitsgroei met zich meebrachten vanwege de crisis in het Fordisme, die in de Verenigde Staten al begonnen was (Aboites, 1988, 24).

Om de economische groei te steunen werd de peso gedevalueerd en met buitenlandse krediet werd zowel de industrie als de olieproductie gestimuleerd. De buitenlandse schuld steeg tot 87 miljard dollar in 1982. Olieprijzstijgingen op de wereldmarkt maakten de olie tot het belangrijkste Mexikaanse exportprodukt (zie tabel 5), totdat in 1981 de olieprijs daalden. Dit en de stijging van de internationale rentevoeten deed de monetaire crisis van 1982 ontstaan.

Tabel 5 Samenstelling en ontwikkeling in de exporten 1950-1984 (percentages).

Jaar	Exporten Landbouw	Industrie	Olie
1950		51	7
1955		57	9
1960		56	18
1965		53	18
1970		38	37
1975		24	48
1980		10	20
1984		6	22
			1
			1
			1
			2
			16
			67
			69

Bron: Aboites, 1988a, p. 81.

Volgens Aboites was er in de jaren '80 een overgang te constateren in het accumulatieregime van Mexiko. De staat werd gedwongen tot bezuinigingsmaatregelen, waarbij het beteugelen van de inflatie centraal stond. Dit gebeurde via de loonpolitiek (bovengrens aan loonstijgingen), via het afschaffen van prijscontroles en via bezuinigen op de staatsuitgaven en

-investeringen. Gevolg hiervan was dat de binnenlandse vraag daalde en de markt in elkaar is gestort. Loon- en produktiviteitsstijging in de industrie vertoonden geen gelijkmatig verloop meer zoals in de periode 1946-70. Het nieuwe akkumulatieregime werd afgestemd op de vraag uit het buitenland, hetgeen in Mexiko loondalingen tot gevolg heeft gehad (en nog heeft) om de concurrentie op de wereldmarkt aan te kunnen.

3.2 De auto-industrie

De auto-industrie is een typisch fordistische industrie, waarin als eerste de beginselen van het Taylorisme en de lopende band werden toegepast. In Mexiko kent ze een gesegmenteerde produktiestructuur (Dombois, 1985, 69). De voor de binnenlandse markt bestemde produktie geschiedt met relatief verouderde tayloristische produktieprocessen, die nog stammen uit de jaren '60. Er zijn geen robots, noch flexibele of elektronische besturingssystemen. Daartegenover beschikken de vestigingen die voor de export produceren over de modernste technologieën, zoals geautomatiseerde transport- en voorraadfaciliteiten. De assemblage van motoren gaat gepaard met een hoge mechanisatiegraad.

In het navolgende worden de vestigingscriteria geanalyseerd voor TNOs in de auto-industrie. Achtereenvolgens worden besproken: markt- en concurrentieoverwegingen, kostenminimalisatie-overwegingen, staatsmaatregelen, politieke en sociale stabiliteit, en overige factoren.

De markt- en concurrentieoverwegingen

De personenauto is een duurzaam consumptiegoed en kan door grote lagen van de Mexikaanse bevolking niet aangeschaft worden op grond van de zeer ongelijke inkomensverdeling. Voor wat betreft het bezit aan nieuwe auto's bestaat er een hoge concentratie onder de groepen met de hoogste inkomens. In 1963 bezat 76% van de gezinnen, een groep die samen 35% van het totale inkomen verdiende, slechts 14% van alle auto's, terwijl 9% van de gezinnen, met samen 40% van het totale inkomen, 59% van alle auto's in Mexiko bezat (Jenkins, 1977, 127-128).

Desondanks groeide de afzet van motorvoertuigen snel, onder andere aangewakkerd door een door de overheid gestimuleerde groei van het consumptieve krediet (persoonlijke leningen voor duurzame consumptiegoederen). Tussen de 50 en 60 procent van de auto's werd op krediet gekocht (Jenkins, 1979, 178). De auto-dichtheid steeg in Mexiko van 13 per 1.000 inwoners in 1960 tot 39 in 1975 tot 55 in 1980 (TIE-Europe, 1985, 26). De afzet groeide van 20.013 in 1950 tot 571.013 in het topjaar 1981. Als gevolg van de economische crisis stortte de vraag in 1982 in. Vanaf 1984 trad weer enigszins herstel in (zie tabel 6).

Tabel 6 Binnenlandse afzet van motorvoertuigen in Mexiko.

Jaar	Afzet	Jaar	Afzet
1950	20.013	1977	289.240
1955	35.464	1981	571.013
1960	63.669	1982	466.663
1965	89.829	1983	272.815
1970	159.836	1984	330.287
1973	210.631	1985	378.000 (schatting)

Bron: 1950-1973; Jenkins, 1977, 288, na 1973: IMB, 1986, 10.

N.B. Het begrip motorvoertuigen omvat alle gemotoriseerde voertuigen (ook vrachtwagens, pick-ups, etc) en is dus ruimer dan personenautos.

Naast de marktomvang was ook het marktaandeel van belang. Uit een onderzoek van Kox (1981) bleek dat er sprake was van een 'follow-the-leader'-effect: de beslissing van een concern om in Mexiko te investeren werd vaak snel gevolgd door investeringen van concurrerende bedrijven met het doel hun (toekomstige) marktaandeel te beschermen. Zo vestigden zich Chrysler (1959), Nissan (1960) en Volkswagen (1964) in Mexiko (Bloomfield, 1978). Forse investeringen werden er eind jaren '70 gedaan door General Motors (\$400 mln), VW (\$132 mln), Ford (\$44 mln) en Renault (onbekend bedrag), deels om redenen van een groei in de markt, deels vanwege het dekreet van 1977 dat TNO's tot exporteren dwong (Maxcy, 1981, 140). Dit ondanks het gegeven dat er makro-ekonomisch gezien overcapaciteiten ontstonden en de markt opgedeeld raakte (zie tabel 7).

Tabel 7 Verkopten van personenautos in Mexiko 1977-1985.

	1977	1981	1982	1983	1984	1985*
Chrysler	39.247	57.730	39.590	24.166	31.102	32.678
Ford	24.897	53.365	36.667	27.553	26.861	34.232
Gen. Motors	15.798	26.345	22.450	14.362	18.470	17.373
Nissan	24.016	47.340	47.828	41.743	44.281	47.427
VAM**	17.591	23.071	8.126	1.230	216	-
Volkswagen	54.511	113.048	110.052	63.195	77.508	69.114
Dina***	18.411	-	-	-	-	-
Renault	19.464	22.048	19.803	19.212	17.395	-
Totaal	194.471	340.363	286.761	192.052	217.650	218.219

* Januari november. ** Vehículos Automotores Mexicanos (American Motors).

*** Diesel Nacional, vanaf 1981 Renault.

Bron: IMB, 1986, p. 10.

Kostenminimalisatie-overwegingen

De lage loonkosten per eenheid produkt zijn in de auto-industrie aanvankelijk geen belangrijk vestigingskriterium geweest in Mexiko, omdat deze werden gekompenseerd door andere hoge kosten. Uit onderzoek van Kox bleek dat in de jaren '70 het argument van de lagere loonkosten in betekenis toenam, voornamelijk door de volgende oorzaken (Kox, 1981, 191 e.v.):

- De concurrentie in de centrumgebieden verscherpte zich, waardoor produktiviteitsstijgingen en kostendalingen van steeds groter belang werden. Arbeidsintensieve productie-onderdelen werden in dit kader overgebracht naar gebieden met lage lonen, waar geen sterke vakbeweging was en waar weinig wetgeving ten opzichte van arbeidsverhoudingen bestond.
- Het exportdiversifikatiebeleid in een aantal periferiegebieden (waaronder Mexiko) dwong daar gevestigde autoproducenten hun exporten op te voeren.
- De concurrentie in periferiegebieden met een grote auto-industrie was toegenomen.

Als gevolg hiervan vond in toenemende mate een proces van intra-koncernspecialisatie plaats, waarbij de productie van arbeidsintensieve onderdelen en soms ook van kleine personenauto's in satellietgebieden werd gestationeerd. Daarbij werd gebruik gemaakt van geavanceerde technologieën, die zodanig ontwikkeld waren dat ze gekombineerd konden worden met ongeschoolde arbeid (Kox, 1981, 196).

Het gevolg voor de arbeidsmarkt in de Mexikaanse auto-industrie was een toenemende segmentering: in de oudere vestigingen van TNOs die voor de binnenlandse markt produceerden ontstond voor een deel van de arbeidskrachten een interne arbeidsmarkt, die gekenmerkt werd door vaste contracten, een minimumloon, promotiemogelijkheden en een sterke vakbondsorganisatie. Het andere deel bestond uit arbeidskrachten met slechtere arbeidsvoorwaarden en tijdelijke arbeidscontracten, die niet verlengd werden als de verkopen daalden. Tijdelijke werknemers vormden 45% van het totaal bij Volkswagen in 1979 en bij Ford lag dit percentage op 38 in 1981 (Dombois, 1986, 252).

In nieuwere vestigingen werd de werkgelegenheidsstructuur anders: in de nieuwe Ford fabriek in Chihuahua, die motoren voor de export produceert, werken, naast een kleine kern vast aangestelde, goed opgeleide arbeidskrachten, vrijwel alleen maar tijdelijke arbeidskrachten tegen zeer lage lonen en met lange werkdagen (Dombois, 1986, 252).

Een belangrijke stimulans ging uit van het 'maquiladora'-programma, dat door de Mexikaanse staat in de jaren zestig geïnitieerd werd om buitenlandse investeringen aan te trekken. Maquiladoras zijn op de export georiënteerde assemblagebedrijven, die binnen een speciaal wettelijk kader opereren (Verkoren/Hoenderbos, 1985, 287). Ze zijn gevestigd in vrijhandelszones en kunnen onderdelen belastingvrij invoeren met de verplichting het eindproduct weer te exporteren. Op die manier wordt concurrentie in het binnenland voorkomen. Bij herinvoering in de Verenigde Staten hoeft slechts belasting betaald te worden over de in Mexiko toegevoegde waarde. De TNOs profiteren op deze wijze van de lage lonen in Mexiko. De maquiladoras leveren een positieve bijdrage aan de werkgelegenheid en aan de betalingsbalans. De kwaliteit van de arbeid is er echter zeer laag.

"Zoals bij de assemblage-bedrijven van de transnationale ondernemingen, die normalerwijze jonge vrouwen inhuren voor enkele jaren en ze vervolgens weer ontslaan, wordt door het kapitaal aan rotatie van arbeidskrachten de voorkeur gegeven boven stabiele werkgelegenheid. Ook de vakbondsbureaucratie en de staatsinstellingen dwingen dit af, omdat tijdelijke arbeid de lonen laag houdt en weinig vakbekwaamheid vereist is (...). Moderne produktieve technologie en arbeidsorganisatie hebben de kondities geschapen die de toenemende dekwalifikatie (deskilling), fragmentatie, rotatie en degradatie van arbeid mogelijk maken. Deze technieken om arbeid te domineren zijn vrij gebruikelijk in Mexiko. Toenemende verkapitalisering van de landbouw en grote mobiliteit van transnationale ondernemingen op zoek naar goedkope arbeidskrachten zorgen er voor dat het overschot aan arbeidskrachten een langdurig karakter krijgt. De automobiel-industrie, de snelst groeiende sektor van het land (13% jaarlijks in de jaren '70), is een goed voorbeeld van dit proces. Zich eerst gevestigd hebbende in Mexiko's industriële steden zijn de grootste buitenlandse automobiel- en bandenfirma's onlangs begonnen zich te verplaatsen van het Federaal Distrikt naar de noordelijke steden (...), waar de aanvangslonen een vierde tot een vijfde bedragen van die in het Federaal Distrikt." (Cockcroft, 1986, 249).

Een probleem dat zich in maquiladoras voordoet is het hoge verloop en het hoge absentisme (Ennis, 1988, 20), hetgeen een indicatie kan zijn voor de slechte arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden.

Naast de loonkosten lijken ook de wisselkoersen een rol te spelen in de vestigingsplaatskeuze van de transnationale autoindustrie. Mexiko heeft jarenlang een lage koers van de peso ten opzichte van de dollar gekend. Volkswagen noemt dit expliciet als motief voor vestiging van een nieuwe motorenfabriek in 1979 in Mexiko, die motoren moest gaan produceren voor de in de VS gebouwde Golf (Kox, 1981, p. 203). Exporten van VW in Mexiko naar West-Duitsland daalden sterk toen in 1985 de peso overgewaardeerd was ten opzichte van de DM en daardoor verliezen ontstonden (IMB, 1987, 16).

Staatsmaatregelen

De belangrijkste elementen van de staatsmaatregelen worden gevormd door het importsubsstitutiebeleid, door het prijsbeleid en de belasting- en accijnsheffingen.

- Importsubsstitutie. Vanaf de jaren 60 voerde de Mexikaanse staat op de automarkt een politiek van importsubsstitutie. Omdat de internationale autoproducenten de Mexikaanse markt niet wilden verliezen hebben zij zich er gevestigd. Met name 3 dekretten waren van groot belang. De intentie van het dekreet van 1962 was het stimuleren van de economische groei door de ontwikkeling van een binnenlandse auto-onderdelen industrie. Auto-importen zouden op den duur door binnenlandse productie vervangen moeten worden. Het minimum aan 'local-content' werd op

60% gesteld. Belangrijke onderdelen, zoals motoren en akku's, moesten in Mexiko geproduceerd worden. Er werden 10 ondernemingen toegelaten, die slechts bepaalde modellen mochten produceren. De staat wees productiequota toe en prijzen kwamen onder directe staatskontrolle. Na 1962 werden door TNOs gieterijen en motorenfabrieken opgezet, en er ontstond een nationale toeleveringsindustrie. De aandeel in de betalingsbalans van de auto-sektor bleef echter negatief, vanwege het hoge aandeel van geïmporteerde onderdelen.

Het dekreet van 1977 dwong automobielproducenten een evenwicht te handhaven tussen de (deviezen)waarde van hun importen en exporten. Daarop bouwden VW, Ford, GM, Chrysler en Nissan fabrieken voor de export, voornamelijk van motoren.

Door de crisis van 1982/83 werd het deviezenprobleem nog groter, waarop in 1983 een nieuw dekreet werd afgekondigd. Hierin werd vastgelegd dat autoproducenten geheel zelf in buitenlandse valuta moesten voorzien en dat het aantal geproduceerde modellen en produktielijnen per producent werd teruggebracht tot 5 modellen en 1 lijn (IMB, 1987, 4). De verwachting was dat daardoor schaalvoordelen behaald zouden worden zodat de Mexikaanse auto-industrie internationaal weer concurrerend werd. Er mochten wel meerdere produktielijnen voor de export functioneren. Voor bepaalde geavanceerde onderdelen, die in het buitenland veel goedkoper geproduceerd konden worden dan in Mexiko, werd importeren toegestaan, waardoor de kosten konden dalen. Na 1983 hebben TNOs plannen gemaakt om voor de export te gaan produceren met behulp van kapitaalintensieve productieprocessen (om te kunnen concurreren op de wereldmarkt), wederom omdat zij anders het risico liepen om de winstgevende Mexikaanse automarkt te verliezen.

Het is dus op de staatspolitiek terug te voeren dat de transnationale autoproducenten zich in Mexiko hebben gevestigd. Om de binnenlandse markt niet te verliezen waren zij hiertoe gedwongen. Geleidelijk is ook een toenemende gerichtheid op de exportproductie ontstaan van in eerste instantie motoren en onderdelen, maar later ook volledige personenauto's (zie tabel 8).

- Prijzen. De Mexikaanse markt is afgeschermd van de wereldmarkt en prijskonkurrentie wordt tegengegaan door kontrolle van de staat, die reguleert welke TNOs toegang tot de nationale markt hebben. De TNOs die voor de Mexikaanse markt produceren voeren geen prijskonkurrentie (een kenmerk van volgroeide oligopolies), omdat dit de winsten van alle TNOs zou doen dalen. Ondanks het feit dat de produktiekosten in Mexiko hoger zijn dan in centrumgebieden worden deze door de hogere prijzen meer dan gekompenseerd. "De grotere Noordamerikaanse modellen zijn in Mexiko 75% duurder dan in de Verenigde Staten. De verkoopprijs van de VW-Kever geproduceerd in Mexiko ligt ongeveer 40% hoger dan in West-Duitsland en in het geval van de Golf ligt dit op 50% hoger." (Dombois, 1986, 250). Het zijn de hoge prijzen die het voor TNOs aantrekkelijk maken om voor de Mexikaanse markt te produceren en zo hoge winsten te behalen.
- Belasting en accijns. De 'Wet op de Nieuwe en Noodzakelijke Indus-

Tabel 8 Mexicaanse exporten en importen van
automobielpakketten 1980-1985 (\$.000 fob).

	1980	1983	1984	1985*
Exporten				
Personenauto's	98.528	109.712	119.140	52.439
Vrachtwagens	30.116	14.501	26.747	12.331
Motoren	30.458	602.756	840.218	442.350
Auto-onderdelen	209.437	179.800	270.222	113.789
Motor-onderdelen	20.337	40.611	48.856	23.984
Auto-veren	14.484	33.802	47.255	23.519
Overige		101.832	63.337	34.574
Exporten totaal	403.360	1.083.014	1.415.775	702.986
Importen				
Personenauto's	155.293	14.549	17.890	22.478
Auto's (bijz. doel)	108.425	10.637	55.156	12.491
Vrachtwagens	118.892	8.262	22.924	28.153
Assemblage materiaal	949.134	199.556	264.974	173.442
Motoren en onderdelen	144.964	65.499	111.891	81.864
Onderdelen	373.864	99.206	210.014	153.869
Overige	268.762	65.282	69.852	
Importen totaal	1.850.572	666.471	748.131	542.149
Handelsbalans	-1.447.212	+416.543	+667.644	+160.837

* Januari juni.

Bron: IMB, 1986, pag. 15-16.

trie' van 1955 gaf belastingvoordelen voor de periode van 5 tot 10 jaar aan bedrijven die 'nieuwe', nog niet in het binnenland geproduceerde goederen gingen maken, en aan 'noodzakelijke' bedrijven, die producten maakten die binnenlands onvoldoende werden geproduceerd. Deze voordelen hielden vrijstelling in van invoerbelasting, accijns en exportbelasting, en een lagere winstbelasting (Ten Kate, Wallace, 1980, 60).

Poliflieke en sociale stabiliteit

Het Mexicaanse politieke systeem kenmerkt zich door nauwe banden tussen de al 57 jaar regerende partij (de PRI: Partido Revolucionario Institucional) en de grootste vakbond (de CTM: Confederación de Trabajadores de Mexico), die ruim 6 miljoen arbeiders verenigt, dat wil zeggen een kwart van de beroepsbevolking. Doordat de PRI de CTM controleerde heeft er altijd een betrekkelijke arbeidsrust bestaan: arbeidsconflicten waren er weinig. Als ze er wel waren trad de staat repressief op.

Ten aanzien van het buitenlandse kapitaal is er vanaf de jaren 50 een gunstig klimaat geschapen voor kapitaalakkumulatie. Nationalisaties hebben nooit plaatsgevonden en winsten kunnen vrij gerepatriëerd worden (na 42% winstbelasting betaald te hebben). Een uitzondering vormde 1981 toen een aantal banken genationaliseerd werden in verband met te grote kapitaalvlucht.

Buitenlandse bedrijven mochten als gevolg van de Wet op de Buitenlandse Investerings van 1973 maximaal 49% van de aandelen bezitten, met uit-

zondering van de maquiladoras (100%). Dit leidde tot joint-ventures met Mexikaans kapitaal. De regering De la Madrid schafte deze maatregel in 1982 weer af om meer buitenlands kapitaal aan te trekken.

Overige factoren

- Als gevolg van het staatsbeleid en de accumulatie van nationaal kapitaal heeft zich in Mexiko een toeleveringsindustrie ontwikkeld (onder andere staalindustrie). Ter aanvulling op hun eigen productie van automobielcomponenten hebben vestigingen van TNOs in de laatste jaren onafhankelijke bedrijven gekontraakteerd om een skala aan onderdelen te produceren. Ford bijvoorbeeld is joint-ventures aangegaan met 3 Mexikaanse industriële groepen voor de productie van aluminium onderdelen voor motoren, plastic delen en glas. Deze joint-venture bedrijven verkopen ook aan andere automobielbedrijven. Om schaalvoordelen te behalen exporteren zij zelfs (in 1985 voor ruim 130 miljoen dollar) (IMB, 1986, 13).
- Mexiko beschikt over midden- en hoger kader. Toen Chrysler in 1981 een motorenfabriek opende in Mexiko besloot men om de nokkenas in de Verenigde Staten te blijven produceren, omdat bij de productie ervan zeer nauwkeurig werk vereist was. In 2 jaar tijd was de scholingsgraad in de Mexikaanse vestiging echter zo hoog dat men er alsnog nokkenassen ging produceren (Halberstam, 1987, 692). Toch heeft VW het nog steeds moeilijk om in Mexiko voldoende technici te vinden die de noodzakelijke kwaliteitscontrole voor de exportprodukten uit kunnen voeren en controleren (Boumer/Gleich, 1981, 167).
- Transportkosten zijn van ondergeschikt belang omdat de belangrijkste exportmarkt van Mexiko, de Verenigde Staten, dichtbij gelegen is.
- De staat heeft in het Federaal Distrikt en in het noorden van Mexiko vrijhandelszones geschapen met grote industrieterreinen.

3.3 Evaluatie en perspectief van de ontwikkelingen in de auto-industrie in Mexiko

De voornaamste redenen voor de internationale automobiel-industrie om in Mexiko te investeren waren markt- en concurrentieoverwegingen. Om tot de aantrekkelijke Mexikaanse afzetmarkt toegang te krijgen moesten de TNOs voldoen aan door de Mexikaanse staat opgelegde regels (importsstitutiebeleid). Hoge verkoopprijzen maakten het mogelijk om ondanks hoge toeleveringskosten en het ontbreken van schaalvoordelen in de productie voor de nationale markt te produceren. Produktiviteit en consumptie expandeerden tegelijkertijd. De vraag naar motorvoertuigen groeide van 20.000 in 1950 tot bijna 600.000 in 1981.

Toen onder invloed van de agrarische crisis deviezentekorten ontstonden en de (geïmporteerde) produktiviteitsstijgingen afnamen ontstond in de jaren '70 een dwang om meer voor de export te produceren (exportdiversifikatie-

beleid). De olie-exporten konden het deviezentekort slechts deels en tijdelijk ondervangen. Als gevolg van de monetaire crisis van 1982 kwam dit proces in een stroomversnelling, omdat het IMF-beleid de Mexicaanse staat dwong tot bezuinigingen, loondalingen, etcetera.

De door het IMF gestimuleerde exportsubstitutiepolitiek stond echter in kontradiktie met het Fordistische akkumulatieregime: exportproductie vereiste lage lonen, terwijl de ontwikkeling van een binnenlandse markt juist stijgende lonen impliceerde. De binnenlandse markt is in de jaren '80 dan ook ingestort. Het minimumloon in reële termen in 1985 was gelijk aan 65% van het niveau van 1981 en 51,6% van het niveau in 1976 (NACLA-Report, 1987, 31). Het akkumulatieproces werd verder afgeremd, omdat zo'n 35% van de exportopbrengsten alleen al nodig was voor het voldoen aan de rentebetalingen over de buitenlandse schuld en door daling van de 'rate of investment' van 26% in de jaren 70 tot 16 à 18% momenteel (IADB, 1987, 347). Het NACLA verwacht dat het aandeel van de reële lonen nog verder zal dalen van 34% in 1981 tot 25% in 1990 (NACLA-Report, 1987, 31), waardoor de afzetmarkt nog verder zal inkrimpen. In een voorbereidend paper voor een conferentie van werknemers van General Motors wordt hierop gewezen: "De economische en financiële crisis in de meeste Latijnsamerikaanse landen vormt een serieuze bedreiging voor de hoge verwachtingen, die buitenlandse seautoproducenten hebben ten aanzien van Latijns-Amerika." (TIE-Europe, 1985, 26).

Ook de politieke stabiliteit werd door de crisis ondermijnd. De na-oorlogse groei werd gedragen door de alliantie tussen kapitaal, staat (PRI) en arbeid (arbeiders- en boerenorganisaties), waardoor politieke stabiliteit gegarandeerd was. De crisis maakte echter de politieke meningsverschillen duidelijk. Binnen het kapitaal zijn twee fracties zichtbaar geworden:

Eén groep, de oudste sektor van het privé-kapitaal (inklusief de banken), gesitueerd in Monterey, streeft naar een liberaal model, gebaseerd op privatisering en geleid door een dynamische exportsektor. Zij streeft ook naar een meer-partijen systeem, waarin een eigen politieke partij de kapitaalbelangen vertegenwoordigt. Een tweede groep, industrieel- en handelskapitaal uit Mexiko-stad, streeft naar een modernisering binnen het bestaande model, omdat ze vrezen niet te kunnen concurreren op de wereldmarkt. Zij willen beperkt staatsingrijpen. Ook de arbeidersbeweging is zich aan het herorganiseren. Een golf van stakingen heeft het land overspoeld, waarop de staat steeds repressiever reageert. Dit kan ertoe leiden dat op den duur de hegemonie van de PRI verdwijnt, waarmee ook de politieke stabiliteit van de laatste 50 jaar onder druk komt te staan. De PRI haalde bij de verkiezingen in juli 1988 nog nauwelijks 50% van de stemmen.

Tenslotte loopt op langere termijn het exportbeleid de kans ondergraven te worden om de volgende redenen:

a. Voor een deel is het maquiladora-programma, waarbinnen de meeste exportproductie plaatsvindt, afhankelijk van wetgeving in de Verenigde Staten, die het mogelijk maakt om in Mexiko gefabriceerde producten tegen minimale tarieven in de Verenigde Staten te importeren. Binnen het Amerikaanse

Congres gaan regelmatig stemmen op om de wet op te heffen, omdat de maquiladoras de concurrentiepositie van nationale bedrijven bedreigen (Ennis, 1988, 21). De kosten van kleding zouden daarmee met 24% stijgen hetgeen het concurrentievoordeel zou doen verdwijnen. Ook de auto-industrie kan hierdoor getroffen worden (Jenkins, 1984, 137).

b. Het aandeel van de loonkosten kan in de toekomst afnemen als gevolg van technologische ontwikkelingen (vergelijk paragraaf 2).

De tendens naar een nieuwe internationale arbeidsdeling in de auto-industrie lijkt begrensd te zijn. De groei van de automobielproduktie was nauw verbonden aan de expansie van de Mexikaanse afzetmarkt. De produktie voor de export zal slechts in zoverre groeien als nodig is om te voldoen aan de maatregelen die de staat neemt ter stimulering van de export (als voorwaarde voor afzet op de binnenlandse markt).

4. Konklusies

In hoeverre kunnen we nu antwoord geven op de vraag of er sprake is van een nieuwe internationale herverdeling van arbeid als gevolg van loonkostenverschillen? Een volledig, eenduidig antwoord is nog niet te geven. Ten eerste omdat slechts één bedrijfstak in één land geanalyseerd is en er per sektor en per land sprake is van verschillende ontwikkelingen. Ten tweede omdat het proces van herstructurering als gevolg van de crisis in het fordistische akkumulatieregime nog lang niet voltooid is.

Wel kunnen enkele relevante opmerkingen gemaakt worden, die voornamelijk van toepassing zijn op NICs die zich kenmerken door een grote nationale afzetmarkt, zoals Mexiko en andere Latijnsamerikaanse landen.

1. Een duidelijke tendens naar een nieuwe internationale herverdeling als gevolg van loonkostenverschillen is niet waarneembaar, gezien de geringe betekenis van de loonkosten, het relatief bescheiden aandeel van de NICs in de wereldproduktie en het gegeven dat de lokale markt het belangrijkste vestigingskriterium voor TNOs is. De samenstelling van de produktie en van de exporten in Mexiko en de voornaamste vestigingscriteria van de auto-industrie (markt- en concurrentieoverwegingen) bevestigen dit.

2. De snelle economische groei in de NICs in de periode dat de crisis in de centrumgebieden al begonnen is, dat wil zeggen in de jaren '70, lijkt een gevolg te zijn van een (geografische) verspreiding van het fordisme in een poging om nieuwe afzetmarkten te bereiken, die door de importsubsstitutiepolitiek van de NICs afgeschermd worden. Dit proces betreft niet alleen de verplaatsing van het door Lipietz aangegeven derde niveau in het Fordistische produktieproces (arbeidsintensieve, ongeschoolde produktie), maar ook van het tweede en eerste niveau (geschoolde arbeid en ontwerp en ontwikkeling). Er is daarom eerder sprake van een *veranderende* internationale arbeidsverdeling (naar Southall), dan van een *nieuwe* internationale arbeids-

verdeling. Of deze verandering tendeert naar het model van flexibele specialisatie (zie paragraaf één) hangt af van de interne dynamiek van het accumulatieregime in de centrumlanden. De rol die de NICs hierin spelen hangt voor een belangrijk deel af van de omvang en de groei van hun interne markten.

3. De crisis die zich in de jaren 80 in de NICs manifesteert is te typeren als een crisis in het Fordistisch accumulatieregime en in de monopolistische regulatie (in navolging van de crisis in de centrumlanden): produktiviteit en consumptie tonen een afnemende groei en politieke en sociale stabiliteit neemt af.

Een antwoord op deze crisis dient dan ook veel meer gezocht te worden in een politiek die intensieve economische groei kan stimuleren door een expansie van werkgelegenheid, consumptie van lokaal geproduceerde goederen en export van industriële goederen die op de wereldmarkt kunnen concurreren zonder forse loondalingen, dan in een politiek die de interne markt verwaarloost en zich uitsluitend richt op exportproductie. Gezien het IMF-beleid lijkt het echter onwaarschijnlijk dat zo'n politiek werkelijkheid zal worden.

Literatuur

- Aboites, J., 1988, *Regimen de acumulación, relación salarial y crisis en Mexico (1939-1986)*, Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco, Mexico.
- Aboites, J., 1988a, *Industrialisation et développement agricole au Mexique: un analyse du regime d'accumulation de long terme (1939-1985)*, CEPREMAP, Parijs.
- Aglietta, M., 1982, World Capitalism in the eighties, *New Left Review*, nr 136, London.
- Barkin, D., 1986, Mexico's Albatross: The U.S. Economy, in Hamilton en Harding, 1986, *Modern Mexico, Latin American Perspectives Readers vol. 1*, Beverly Hills.
- Bloomfield, G., 1978, *The World Automotive Industry*, David and Charles, London.
- Boumer, J. en A. Gleich, 1982, *Transnational Corporations in Latin America*, Institut für Latein-Amerika-Forschung.
- Bowles, L., Gordon, D. en T. Weiskopf, 1984, *Beyond the waste land*, London.
- Brett, E., 1985, *The world economy since the war*, Basil Blackwell, Oxford.
- Carmaux, J. en D. Huisman, 1986, Nederlandse investeringen in ontwikkelingslanden, SMO.
- Carrière, J. (red.), 1979, *Industrialization and the state in Latin America*, CEDLA, Amsterdam.
- Cockroft, J.D., 1986, Immiseration, not marginalization: the case of Mexico, in Hamilton, en Harding, 1986.
- Coriat, B., 1981, *De werkplaats en de stopwatch*, Van Gennep, Amsterdam.
- Dombois, R., 1985, Zieht die Autoindustrie in Niedriglohnländer?, *Abhängige Industrialisierung am Beispiel der Mexicanischen Autoindustrie*, *Mehrwert* 26, 67-79.
- Dombois, R., 1986, The new international division of labour, labour market and automobile production: the case of Mexico, in, Tolliday, S. en J. Zeitlin, 1986, *The*

- automobile industry and its workers: between fordism and flexibility*, Cambridge, Polity Press.
- Economic Commission for Europe, 1986, *Recent trends in flexible manufacturing*, United Nations, New York.
- Elshout, L. en M. Verhagen, 1986, *Regulatiewijze of sociale accumulatiestructuur? De ontwikkeling van het kapitalisme na de 2e w.o.*, KUB, Tilburg.
- Ennis, P., 1988, Japan discovers Mexico, *Tokyo Business Today*, april 1988.
- FitzGerald, E.V.K., 1979, A note on state capital and industrialization in Mexico, in Carrière, 1979.
- Flora, P. (ed.), 1981, *The development of welfare states in Europe and America*, Transaction Books, New Jersey.
- Forester, T., 1987, *High-Tech society*, Basil Blackwell, Oxford.
- Fröbel e.a., 1980, *The new international division of labor*, Cambridge University Press, London.
- Gordon, D.M., 1988, The global economy: New edifice or crumbling foundations?, *New Left Review* maart/april 1988.
- Gramsci, A., 1971, *Selections from the prison notebooks*, London, 279 e.v.
- Halberstam, D., 1986, *The Reckoning*, William Morrow and Company, New York.
- Hamilton, N., 1986, State Class Alliances and Conflicts: Issues and Actors in the Mexican Economic Crisis, in Hamilton en Harding, 1986.
- Hamilton, N. en T. Harding, 1986, *Modern Mexico*, Latin American Perspectives Readers vol. 1, Beverly Hills.
- Hirsch, J. en R. Roth, 1986, *Das neue Gesicht des Kapitalismus*, Hamburg.
- IADB, 1987, *Economic and social progress in Latin America*, Washington.
- IMB, 1986, *International Motor Business, Prospects for the Mexican Automotive Industry in the late 1980s*, Octobre.
- Jenkins, R., 1977, *Dependent Industrialization in Latin-America: The automotive Industry in Argentina, Chile and Mexico*, Praeger Publishers, New York.
- Jenkins, R., 1979, Transnational Corporations and their impact on the Mexican Economy, in Carrière J. (red.), *Industrialisation and the State in Latin America*, CED-LA, Amsterdam.
- Jones, D. en J. Womack, 1984, Freeway 2000: the hard road South, Radical advances in car manufacture reduce early prospects for Third World producers, *Business and Finance*, nov. 1984, 69-71.
- Kern, H. en D. Schumann, 1985, *Das Ende der Arbeitsteilung?*, Verlag C.H. Beck, München.
- Kox, H., 1981, *De personenautoindustrie: tendenties tot verplaatsing van productie naar periferielanden*, IVO, Tilburg.
- Liemt, G. van, 1985, *International division of labour programme. What lessons from the NICs?*, Geneve, ILO.
- Lipietz, A., 1982, Towards a Global Fordism, *New Left Review* nr. 138.
- Lipietz, A., 1987, *Mirages and Miracles: the Crisis of Global Fordism*, London.
- Maxcy, G., 1981, *The multinational motor industry*, Croom Helm, London.
- NACLA, Mexico: Whose crisis, whose future?, in NACLA, 1987, *Report on the Americas*.

- Palomares, L. en L. Mertens, 1987, *Programmable automation and new work contents: experiences of the electronics-metal engineering and secondary petrochemical industry in Mexico*, Paper gepresenteerd op het seminar Automatisation Programmable et Conditions D'usage, Parijs.
- Piore, M. en C. Sabel, 1984, *The New Industrial Divide*, Basis Books, New York.
- Ramirez, 1986, Mexico's development experience 1950-85: lessons and future prospects, *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*.
- SER/COB, 1984, *Flexibele automatisering: kansen op beter werk*, SER, Den Haag.
- Slagteren, S. van, 1987, *Het domein van de draak: Philips in Azië*, SOBE, Eindhoven.
- Southall, R. (ed), 1988, *Trade unions and the new industrialisation of the third world*, Zed Books, London.
- Ten Kate, A. en R.B. Wallace, 1980, *Protection and Economic Development in Mexico*, Gower, London.
- TIE-Europe, 1985, DRAFT preparing document for GM workers conference, Amsterdam.
- UNCTAD, 1981, *Handbook of international trade*.
- United Nations, Economic Commission for Latin America, 1983, *Economic Survey of Latin America and the Caribbean 1983*, Chile.
- United Nations, Economic Commission for Latin America, 1986, *Economic Survey of Latin America and the Caribbean 1984*, Chile.
- Verkoren, O. en W. Hoenderdos, 1985, Industriepolitiek in Mexico en de industrialisatie van het noord-mexicaanse grensgebied, *Geografisch Tijdschrift XIX*, no 4.
- Vernon, R., 1977, *Storm over the multinationals: the real issues*, Harvard University Press, Cambridge.
- Vreeman, R., 1984, Flexibele arbeid, *Tijdschrift voor Politieke Economie* 8/2.
- Witte, H. de, 1980, *Over mikro-elektronika*, Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen, Den Haag.
- Wood, S., 1988, Van Braverman naar Cyberman? Nieuwe technologie en arbeidsverhoudingen, *Te Elfder Ure* 41, p. 74-113.