



VIII Jornadas de Economía Crítica

3 al 5 de septiembre de 2015

Río Cuarto, Córdoba

Autores: Dr. Damián Bil / Jonathan Bastida Bellot

Pertenencia institucional: DB: Investigador CONICET (CEUR) – Docente de la Facultad de Filosofía y Letras (UBA) – CEICS / JBB: CEICS.

Correo electrónico: dambil@gmail.com / jbastida.bellot@yahoo.com

Crisis y perspectivas de la industria automotriz argentina

Resumen:

Con la conformación del Mercosur, la automotriz argentina se expandió. Durante los últimos años alcanzó récords de producción, exportaciones y ventas; al punto que se la señala como ejemplo de una nueva etapa productiva. No obstante, desde finales de 2013 el complejo experimenta una crisis que provocó una considerable caída de los indicadores, con suspensiones e incluso despidos en las empresas de autopartes. En este artículo, proponemos revisar los indicadores de la actividad (escala y mercado, productividad, costo laboral, saldo comercial) en perspectiva histórica y en el contexto de la competencia internacional. El objetivo es determinar si la situación actual corresponde a un inconveniente coyuntural, o si por el contrario expresa límites históricos que la automotriz argentina no ha superado; y sus perspectivas.

*Palabras clave: Argentina, automotriz, autopartes, crisis, competitividad.

Introducción

En los últimos años, la industria automotriz argentina superó récords históricos de producción, ventas y exportaciones. Salvo momentos acotados (como en la crisis de 2009), las grandes automotrices hicieron buenos negocios, incluso con un saldo comercial superavitario. Las terminales se beneficiaron de la política pública, consistente en una serie de medidas crediticias y de subsidios tendientes a resguardar su rentabilidad. No obstante, entre fines de 2013 y comienzos de 2014 las buenas expectativas se disiparon. La crisis se abatió, y se registró una fuerte caída de alrededor del 24% en todas sus variables. Las empresas implementaron suspensiones de personal: en la industria del neumático se registraron 3.700 (Fate, Bridgestone y Pirelli), mientras que en las propias terminales las suspensiones durante 2014 superaron las 12.000. En el sector autopartista la crisis afectó más drásticamente, lo que se reflejó en despidos: según el Observatorio del Derecho Social de la central sindical CTA, entre las autopartistas además de las suspensiones, Johnson Controls despidió 20 operarios, Lear 100,¹ Kromberg 134 (desde 2013), Ferrosider 12, Montich 35, Metalsa 200 y Valeo 60, entre otras.

Esta circunstancia plantea una oportunidad para revisar las bases sobre las cuales se asienta el complejo automotriz en el país. Eso nos permitirá entender si se inició la superación de sus déficits, o bien si mantiene sus límites históricos.

En este trabajo reconstruimos el desarrollo histórico del sector, con el intento de revisar su evolución desde sus orígenes hacia mediados de los '50, en el contexto del desarrollo mundial de la actividad. Consideramos que eso permitirá entender sus déficits de largo plazo y, en ese marco, su trayectoria en los últimos diez años. El elemento del mercado mundial, al ponderar la evolución de la actividad a nivel global, contribuye a entender los problemas de competitividad que afectan a la automotriz argentina. Asimismo, a lo largo del documento incorporamos la relación con Brasil, en el contexto del Mercosur, con el objetivo de caracterizar la producción argentina en su estrecho vínculo comercial y competitivo con el vecino país.

Estado de la cuestión y metodología

El estudio de la industria automotriz es relevante debido a que es un sector que se toma como indicador del desarrollo industrial de un país; y a su vez porque permite analizar una cadena de valor, un complejo productivo que incluye diversos pasos y sectores para

¹El caso de Lear fue el que más repercusión pública tomó, por las movilizaciones y cortes de la Ruta Panamericana que efectuaron los trabajadores y la dura represión que sufrieron por parte del Estado nacional.

lograr el producto final. En ese sentido, el primer paso del análisis debe ser ponderar los aportes de otros autores sobre la temática. En los últimos años, varios estudiaron las características y perspectivas del sector, buscando explicar sus problemas. Un denominador común en esos trabajos es presentar una escisión entre dos modelos históricos de desarrollo diferentes: el de sustitución de importaciones hasta mediados de los '70, en el cual el sector industrial se habría expandido y liderado la economía; y el modelo instaurado por la dictadura militar de 1976, que habría impuesto un régimen centrado en las finanzas que se extendió hasta finales de los '90 (ver por ejemplo Santarcángelo, 2013). Ello habría desarticulado la evolución de la industria, en particular del sector automotriz. Ese proceso habría dejado como legado una serie de problemas que afectaron la competitividad de la trama. Algunos autores sostienen que uno de los principales déficits se debe a la desarticulación entre terminales y autopartistas, debido a la baja eficiencia de estas últimas y sobre todo a las estrategias de las firmas multinacionales (Motta, Roitter et al., 2007; Manzanelli y Castells, 2013; Santarcángelo, 2013; Laborde, 2014). Eso acompañado de políticas erráticas o insuficientes, sobre todo cuando se compara con el caso de Brasil (Cantarella, Katz et al., 2008; Arza, 2011; Piñeyro, Di Meglio et al., 2011; Ferrante, 2012; Bekerman y Dalmaso, 2014; Garriz, Panigo et al., 2014). Por su parte, otros buscaron los inconvenientes de la fabricación a partir del análisis de las condiciones inmediatas de producción local en el contexto del mercado internacional (Ianni, 2008; Harari, 2011; Guevara, 2012; Fitzsimons, 2013; Guevara, 2013; Bil, 2014; Fitzsimons, 2014; Harari, 2014). Inscribimos nuestro análisis en esta última tradición.

A los factores que señalan los autores mencionados, se suman cambios producidos en el sector a nivel internacional. Por un lado, se observa desde la década del '80 un progresivo deterioro de la rentabilidad y dominio de los Estados Unidos (EE.UU.) (Brock, 1992), y el ascenso de otros competidores con bajos salarios como Japón (desde los '60) (Odaka, Ono et al., 1988; Fuss, Murphy et al., 1992; Nizamuddin, 2008), República de Corea (Hyun, 2003; Lansbury, Suh et al., 2007) y de forma más reciente China, aun incipiente en su participación en las exportaciones mundiales (Shioji, 2014). A su vez, se produjo una oleada de fusiones y proliferación de "joint-ventures" entre grandes corporaciones o bien entre multinacionales y empresas locales, que expandieron la producción en diferentes mercados que antaño eran de menor importancia. Las grandes empresas tendieron a "regionalizar" la producción en áreas de mercado y a desarrollar modelos en diferentes países según su conveniencia para el abastecimiento de esas zonas. Este proceso se basó, entre otras cosas, en cambios productivos como la estandarización de partes y productos, la

modularización² y globalización de proveedores (Dyer, 1996; García Garnica, 2008; Amatucci y Mariotto, 2010; Arza, 2011). Estos cambios contribuyeron a reducir los costos y concentrar la cadena de suministros a las terminales.

Es en este marco de globalización / regionalización cuando se conforma el Mercosur, básicamente sustentado en la producción automotriz de Brasil y en segunda instancia de la Argentina.³ A partir de ese momento, la ampliación del mercado permite la recuperación de la producción de las terminales, hasta alcanzar los volúmenes previos a 2013, cuando se detuvo el ciclo ascendente. Lo que buscamos en este trabajo es comprender qué significa el período de recuperación de la producción automotriz y la actual crisis. Para ello, precisamos reinsertar la producción argentina en el marco del mercado regional e internacional, a fin de analizar su competitividad. En última instancia, lo que la determina son los costos unitarios de producción: quienes produzcan más barato lograrán acceder a una mayor porción del mercado, tendiendo a desplazar a los competidores que produzcan con costos mayores y no posean forma de compensar esa desventaja (Shaikh, 2006). Por eso buscamos estudiar los elementos que permitan acercarnos a este: escala, tamaño de mercado, costo laboral, saldo comercial, entre otros. Construimos estos indicadores a partir de informes y estadísticas oficiales (INDEC, Ministerio de Trabajo, Centro de Estudios de la Producción, y otras), datos de las cámaras empresarias de Argentina (ADEFA) y Brasil (ANFAVEA), bases internacionales como la de UN Comtrade, la del Bureau of Labor Statistics y especializadas como la de la OICA, como así también aportes de otros investigadores.

Cabe agregar que este trabajo es un paso necesario para alcanzar el objetivo de nuestra investigación a nivel general: lograr una aproximación fidedigna a la estructura de costos y al mecanismo de formación de precios en la rama en la Argentina, con el fin de comprender sus perspectivas.

Las condiciones de la automotriz argentina hasta la crisis de los '80

En Argentina, luego de la crisis de los '30, comenzó a perfilarse un sistema de protección de hecho. Para los '50, consistía en aranceles y su combinación con el tipo de cambio, subsidios, exenciones impositivas, entre otros. Otra forma de protección fue la transferencia desde el Estado mediante subsidios, exenciones, créditos baratos. En el caso específico de la industria automotriz, la fabricación íntegra propiamente dicha se inició luego de la Segunda Guerra Mundial. El inicio de la actividad tuvo su origen en varios factores:

²La modularización es la especialización de grandes autopartistas para la producción de conjuntos complejos, que se vinculan con proveedores que los abastecen de subconjuntos más simples mediante un sistema de anillos (Santarcangelo, 2013: 138).

³Un balance crítico de la integración, una década más tarde, en Sartelli (1999).

cierre de las importaciones por el enfrentamiento bélico, envejecimiento del parque y crisis de divisas en el período 1949-52. Ello provocó que en 1951 fuera incorporada al régimen de promoción. Dos años después, la sanción de la Ley de Inversiones Extranjeras permitió que se instalaran o firmaran acuerdos con capital local. Así, llegó IKA, y luego, Mercedes Benz, Ford, y otros (Sourrouille, 1980; Harari, 2011).

La primera experiencia de fabricación local en este período fue la de IAME. Su actividad fomentó el desarrollo de autopartistas en el cordón Córdoba-Santa Fe y Buenos Aires, al encargarse de piezas y financiarlos por diversos medios. No obstante, los límites de esta industria dificultaron la producción e impidieron el aumento de la escala. En cuanto a los capitales privados que se instalaron, establecieron plantas con una escala reducida. En marzo de 1959 se firmó el decreto 3693, conocido como *Régimen de Promoción de la Industria Automotriz*. El decreto brindaba una serie de beneficios para las firmas. Por un lado, se elevarían aranceles a terminados; además, plantas que utilizaran partes nacionales recibirían ventajas cambiarias y arancelarias, y se les garantizaba la provisión de divisas. Entre 1959-60 se aprobaron planes para la instalación de 23 firmas, aunque hacia 1964 once firmas habían abandonado la producción.

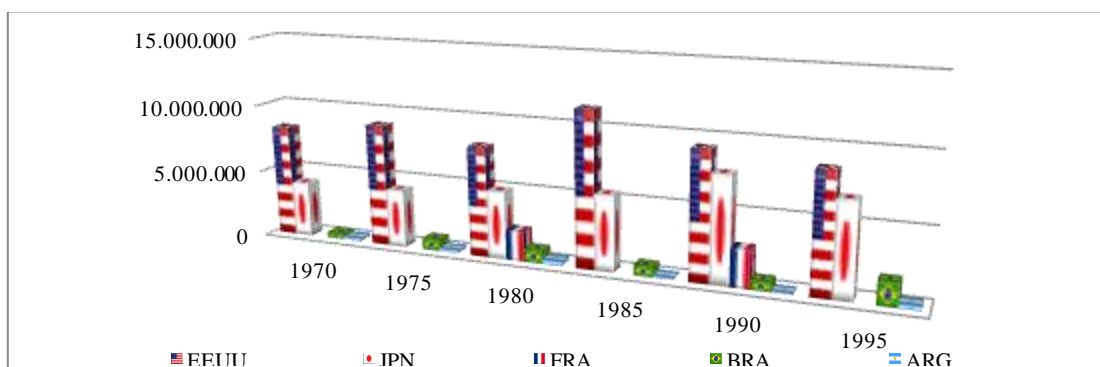
A pesar de los avances técnicos y de la ampliación de plantas, el sector continuó siendo deficitario en su balanza. Un estudio de los setenta indicaba:

La eficiencia es un aspecto que en los hechos y por el procedimiento llevado a cabo no se tuvo en cuenta; y por esta causa tenemos un sector industrial con altos costos que perjudica tanto a los usuarios, como así también impide la ampliación del mercado interno y sobre todo el externo, donde es imposible sostener una política agresiva y con posibilidades de éxito y continuidad en materia de exportaciones. En EE. UU., una planta para que sea óptima debe producir 600.000 unidades anuales, siendo los costos moderadamente más altos para plantas de 150.000 unidades y considerablemente mayores para aquellas de 60.000 unidades anuales; mientras que las que producen menos de esta última cantidad son despreciadas por su alto grado de ineficiencia. (Remes Lenicov, 1974: 122-123)

La cita da cuenta de algunos de los problemas de la producción local. La escala era reducida en comparación con los países que marcaban los estándares internacionales, lo que redundaba en una fabricación más costosa. Esto se debía en primer término a la estrechez del mercado interno, que no alcanzaba para funcionar como base de expansión. Eso bloqueaba la posibilidad de incorporar los últimos avances técnicos que permitirían reducir costos, ya que resultaba antieconómico. En un famoso informe, un funcionario del Banco Mundial destacaba que en las "fábricas destinadas a servir a un mercado interior limitado, estas técnicas más eficientes (mecanización y automatización) están descartadas de

antemano, en razón precisamente del escaso volumen del mercado” (Baranson, 1971: 34). Se calculaba en esas décadas que el volumen mínimo de producción para poner en funcionamiento una línea automotriz, con ensamblado y producción de motores, como sucedía en el caso argentino, era de 250 mil unidades anuales con la tecnología más avanzada. Por añadidura, la escala debía aumentar si se incorporaba la producción de piezas, debido a que estos procesos se encontraban más mecanizados que el ensamble. En aquellas secciones donde la inversión en maquinaria era mayor, también lo era la escala necesaria para amortizarla. Por otro lado, el límite del mercado interno provocaba que las empresas operaran con capacidad ociosa (alrededor del 40%), por lo cual traer equipos con mayor capacidad productiva hubiera sido antieconómico para ellas. En Argentina, donde las plantas fabricaban motores, el volumen total de la producción de todas las firmas establecidas no llegaba al mínimo de 250.000. Esta cifra apenas se alcanzó entre 1972-74, y luego sobrevino la crisis. Como ejemplo, en 1965, mientras que en Estados Unidos se produjeron 11.112.000 de vehículos, en Argentina se fabricaron solo 196.800. El tamaño de mercado explica en gran medida esta situación:

Gráfico 1. Ventas o licenciamientos de vehículos en países y años seleccionados, unidades, 1970-1995



Nota: para EE. UU. solo se contabilizan automóviles (para el resto, vehículos totales)

Fuente: basada en datos de Barbero y Motta (2007), Anfavea (2008), *U.S. Statistical Abstracts* (varios años-b), Anuarios de las Cámaras Francesas (2012) y Japonesas (2012) de fabricantes.

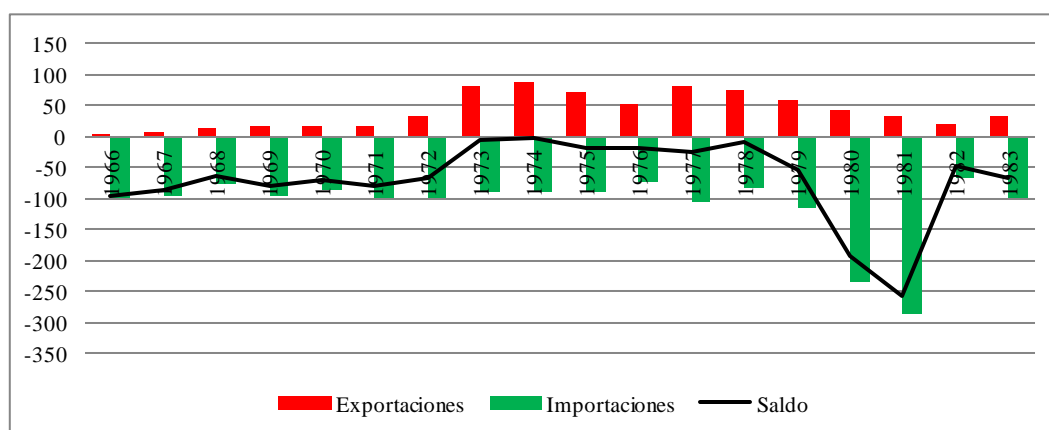
La escala planteaba un límite para la producción local de automóviles y de autopiezas. Además, la crisis de 1978-79 repercutió sobre la situación financiera. En Argentina llevó a varias empresas a la quiebra o a retirarse del mercado. En cuanto a la actividad de autopartes, presionó la concentración del sector. Un estudio de comienzos de los ochenta señalaba que un 80% de las compras de terminales en Argentina se hacían a los 250 proveedores más grandes (Lifschitz, 1982). Cincuenta empresas cubrían un 75% del mercado y 15 alcanzaban a sumar 50% de compras (Salerno, López Conde et al., 1989: 54). Pero a pesar de los avances en la fabricación de piezas, la consolidación de firmas locales y

la incorporación de capitales internacionales en la producción de embragues, rodamientos, transmisiones, neumáticos y otras; la fabricación de autopartes continuó siendo deficitaria y costosa. En su informe, Baranson registró quejas de las terminales por la calidad del material eléctrico, piezas forjadas, fundiciones, cromados, plásticos y vinílicos, además de las carrocerías, por falta de chapas acordes para este producto (Baranson, 1971: 60). La baja productividad de las autopartistas implicaba que los precios de sus productos se encontraran incluso por encima del costo de los importados. Esto se debía, en parte, a déficits en su estructura productiva; y en parte a los mayores precios de los insumos de la siderurgia y otros sectores. Al respecto, la cámara que reunía a las terminales (ADEFSA) enunciaba:

Efectuando una media ponderada basada en el porcentaje que le corresponde a cada especialidad en la apertura del precio del automotor, se llega a que las partes son aproximadamente un 101% más caras que en los países originarios de las marcas de automotores que se fabrican en el país. (ADEFSA, 1969: 51)

Estos problemas se reflejaron en dos aspectos. Por un lado, repercutían en el costo de la industria terminal. Estos superaban en dos o más veces a los de la producción norteamericana. Por otro, se reflejó en su balanza comercial,

Gráfico 2. Exportaciones e importaciones de autopartes y vehículos, y saldo de la balanza comercial, en millones de dólares de 1970, Argentina, 1966-1983



Fuente: elaboración propia en base a *Anuario de Comercio Exterior* (Varios años-a)

Como tendencia histórica el sector mantuvo un déficit crónico. La industria terminal tuvo ciertos momentos de esplendor, en los que su saldo fue superavitario, pero en la totalidad del complejo, se sostuvo el déficit. Esto fue producto del saldo negativo de autopartes, sector que, a pesar de todas las medidas de protección y estímulo, no logró revertir sus inconvenientes en costos y proceso productivo. Este factor es el que se

encuentra detrás de los límites de la actividad en este período, y el que debemos investigar en mayor detalle en futuros trabajos.

En 1986 comenzaron los acuerdos de integración con Brasil, como antesala de la conformación del mercado común y de los mencionados cambios en la industria en el ámbito internacional.

La evolución de la industria automotriz argentina desde los '90

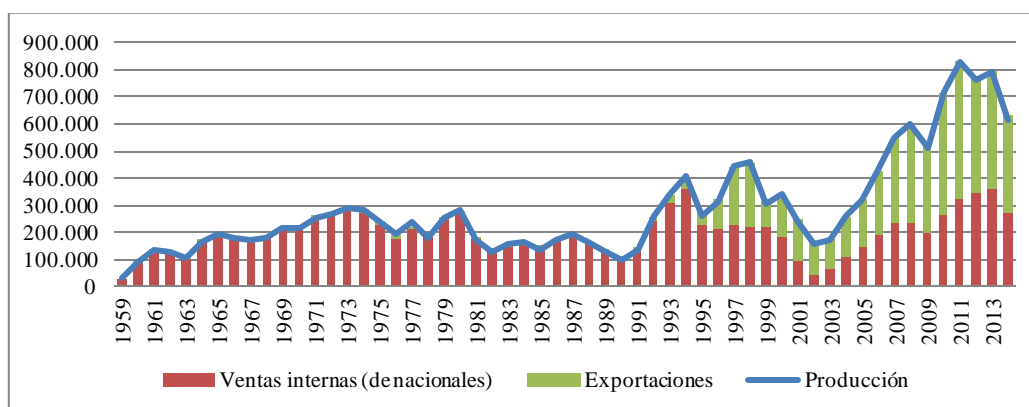
Hacia comienzos de los '90 se conformó el mercado común. Desde sus inicios se basó en la industria automotriz de los países más importantes, Brasil y Argentina. En 1994 se firmó el protocolo de Ouro Preto, que permitió la libre circulación de partes y vehículos siempre que se compensaran por exportaciones. Si así se realizaba, eran considerados en cada país vecino como "producción nacional" (Ferrante, 2012).

Hacia la segunda mitad de la década, la Argentina decidió una serie de medidas para la instalación de terminales, como subsidios, ventajas impositivas y en la contratación de mano de obra. Además, la sobrevaluación de la moneda hizo atractiva la instalación para el capital extranjero. Ello provocó el retorno de firmas multinacionales, mientras que los capitales locales vendieron su operatoria nuevamente a sus licenciadoras: Sevel a Fiat y Peugeot (luego PSA), Ciadea a Renault, Autolatina a Ford y Volkswagen; o directamente cerraron como Eduardo Sal Lari.

Ello llevó al gobierno de Fernando H. Cardoso en Brasil a reducir los aranceles para la incorporación de equipamiento para las fábricas, e incentivos como amortización acelerada de bienes de capital, buscando atraer la inversión de multinacionales automotrices (Sartelli, 1999). Las discusiones iniciadas por estas disputas derivaron en sucesivas actualizaciones del régimen automotriz, donde el punto más destacable es la elevación de los aranceles para vehículos extra-zona al 35%.

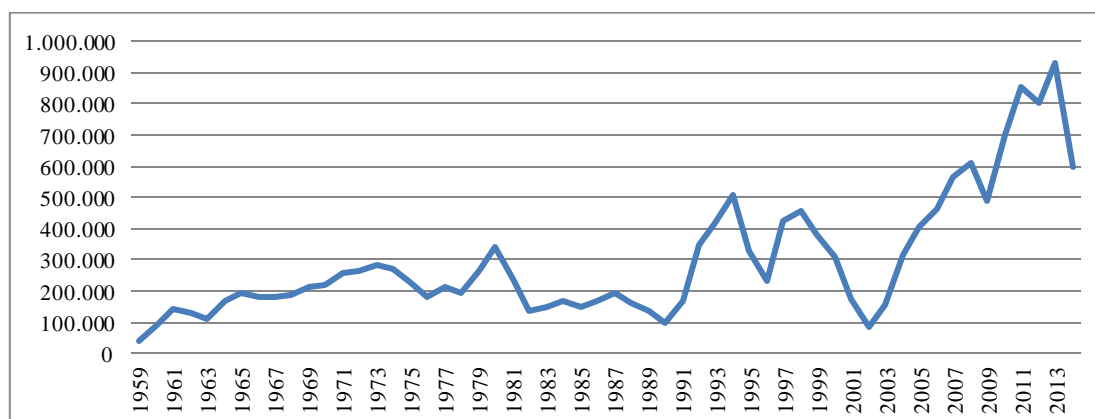
La conformación del Mercosur implicó la expansión de hecho del mercado interno para la automotriz argentina. Desde ese momento, los indicadores aumentaron, hasta alcanzar récords de producción, ventas y exportaciones hacia 2011-2012.

Gráfico 3. Producción, ventas de unidades nacionales (mercado interno) y exportaciones, unidades, Argentina (1959-2014)



Fuente: elaboración propia en base a datos de ADEFA (2014)

Gráfico 4. Ventas totales (nacionales e importados) en el mercado interno, unidades, Argentina (1959-2014)

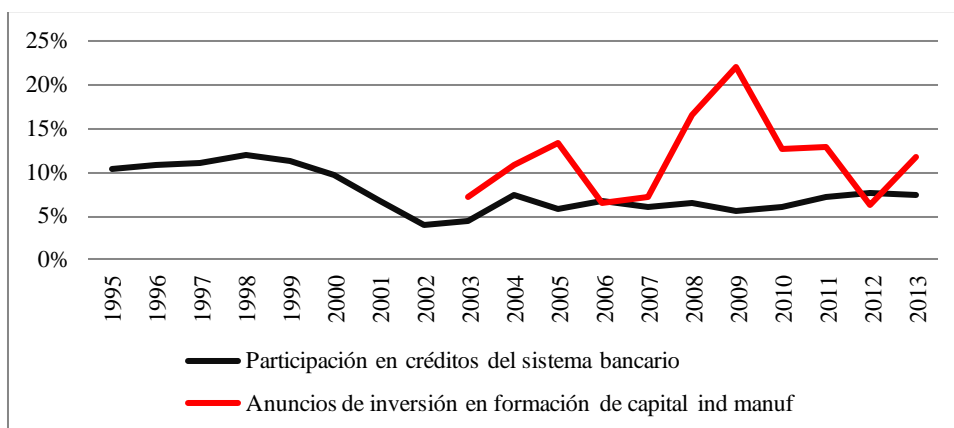


Fuente: elaboración propia en base a datos de ADEFA (2014)

Se observa que la automotriz tuvo dos momentos de auge: la primera mitad de la década de los '90 y, luego de la crisis de 2001, la última década. En 2011 se alcanzó el récord de producción histórica, superando las 800.000 unidades, como así también de exportaciones (506.000). A su vez, el mercado interno registró su récord histórico en 2013, con más de 930.000 ventas a concesionarios. Entre 2002-2011, las tasas de crecimiento del sector terminal alcanzaron el 22,1% (Manzanelli y Castells, 2013).

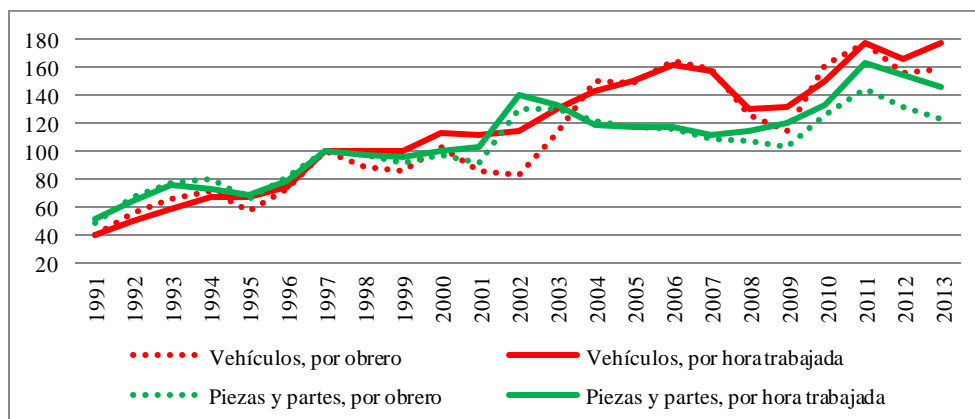
La recuperación post-2001 se basó en diversos elementos. El primero de ellos fue el que traccionó a toda la industria argentina: la devaluación, que deprimió el salario y por ende el costo laboral. Por otra parte, el complejo recibió en forma de subsidios o créditos gran parte de los recursos destinados a política industrial. Se incorporaron equipos y aumentó la productividad.

Gráfico 5. Participación del sector automotriz en los créditos totales del sistema bancario a la manufactura, y anuncios de inversión en formación de capital automotriz en manufactura, 1995-2013



Fuente: elaboración propia en base a CEP (2014)

Gráfico 6. Evolución de la productividad en el complejo automotriz, Argentina, 1991-2013 (base 1997 = 100)



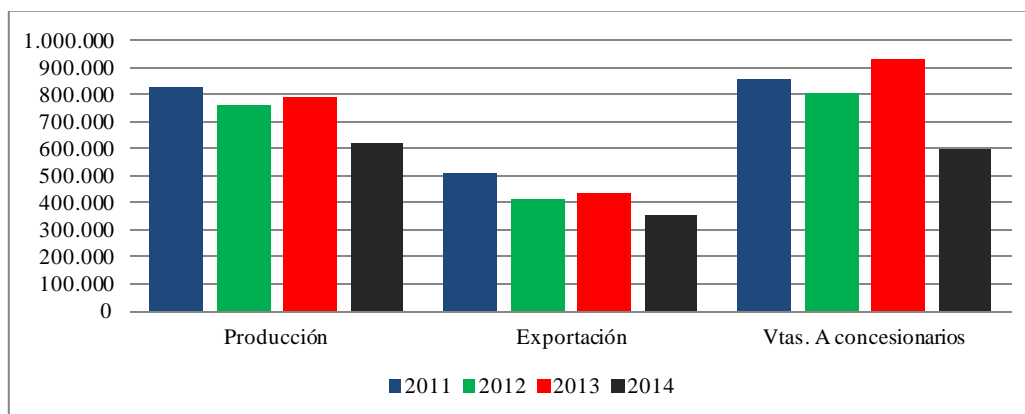
Fuente: elaboración propia, en base a datos de CEP (2014)

Merced a este panorama, arribaron nuevos participantes. En la actualidad, once terminales internacionales cuentan con plantas de producción,⁴ para un mercado catorce veces menor que el norteamericano y cuatro veces menor que el brasileño o que el mexicano, y que podría ser abastecido con la mitad de lo que fabrica una sola empresa coreana en su país.

No obstante, hacia fines de 2013 comenzaron a evidenciarse problemas; y en 2014 el panorama cambió de forma radical. La producción cayó un 22% y la exportación 17%. La venta a concesionarios se desplomó en casi 36%.

⁴Fiat, Ford, General Motors, Honda, Iveco, Mercedes Benz, PSA (Peugeot-Citröen), Renault, Scania, Toyota y Volkswagen.

Gráfico 7. Evolución de producción, exportación y ventas a concesionarios de la industria automotriz argentina, 2011-2014



Fuente: elaboración propia en base a ADEFA

Como señalamos, esta situación generó la oleada de suspensiones en las terminales e incluso despidos en las autopartistas. Desde el gobierno, se adujo que el problema fue la caída de la demanda brasileña. Por su parte, la oposición culpó al oficialismo por aplicar políticas que tendieron a quitar incentivos al sector, como impuestos a la compra de vehículos, las restricciones cambiarias, y otras medidas. Si bien estos factores pueden tener cierta incidencia en la coyuntura, no permiten discernir si la situación actual es algo pasajero, o si por el contrario es síntoma de un problema mayor, relacionado con los déficits históricos. El indagar con mayor detalle sobre los puntos que adelantamos, en el contexto de la competencia internacional, nos permitirá entender que es lo que se expresa en la coyuntura actual.

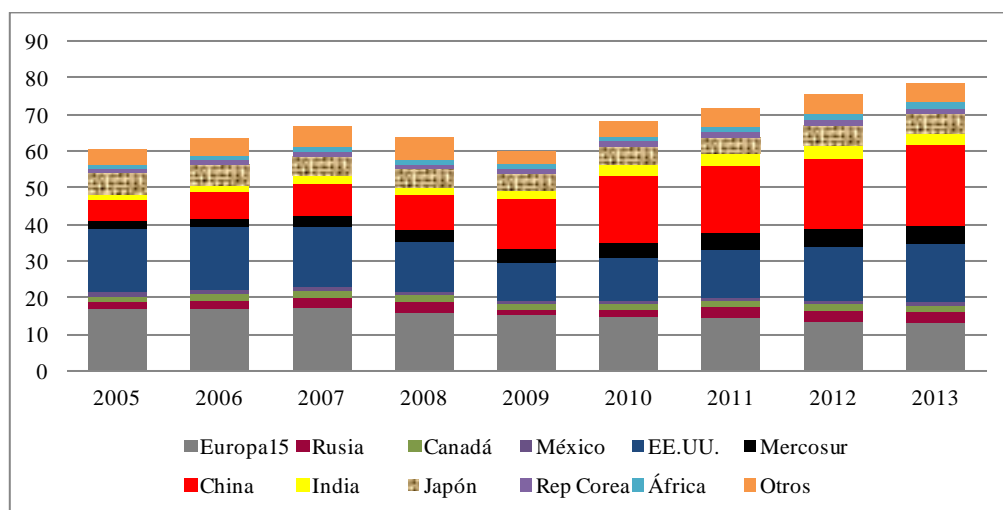
A) Escala y productividad

La producción en Argentina alcanzó sus niveles más altos durante los últimos años. No obstante, si reinsertamos el elemento del mercado mundial en el análisis, lo que se observa son las mismas dificultades que se presentaban en el período 1960-1980. Es decir, un mercado acotado que impone límites a la escala productiva. Es cierto que la conformación del Mercosur implicó un aumento de hecho del tamaño del mercado. En el período 1991-2013, casi un 72% de las unidades exportadas por Argentina fueron al Brasil. Desde 2009, aproximadamente un 10% de los autos patentados en Brasil son de origen argentino. Eso genera una expansión del mercado. No obstante, hay que tener en cuenta que de las ventas totales en Argentina, más de la mitad son de importados. De 2007 a 2013, las ventas promedio de autos nacionales se ubicaron en torno a las 280.000 unidades anuales. El mercado brasileño absorbió un promedio de 306.300 vehículos argentinos al año. En las

condiciones actuales, eso resulta en un mercado de entre 580 y 600.000 unidades al año, con el pico de 2013 donde alcanzó 735.300 (cálculos propios en base a información de ADEFA, 2013; ANFAVEA, 2014).

Para ponderar la magnitud de ese mercado, es necesario compararlo con otras plazas de importancia donde están ubicados productores de peso.

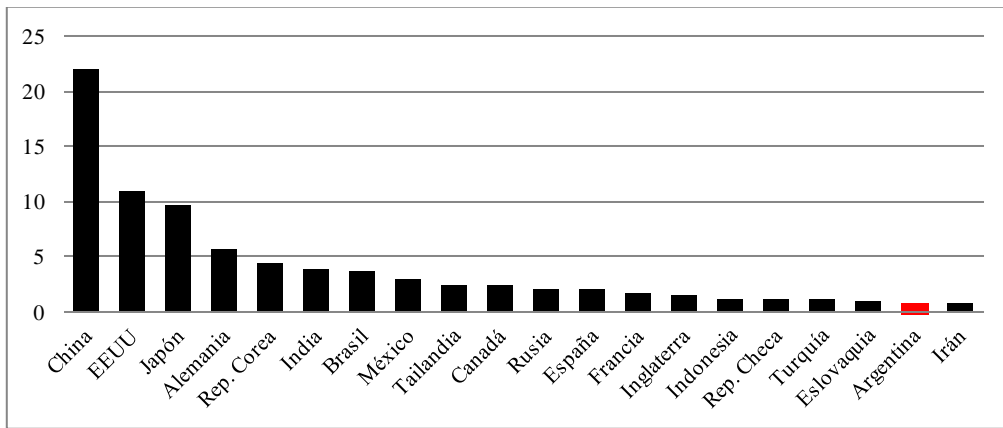
Gráfico 8. Ventas en mercados regionales, en millones de unidades de todo tipo, 2005-2013



Fuente: elaboración propia en base a datos de OICA (2014)

El Mercosur es un mercado relativamente menor, con un 5% de las ventas mundiales en el período. En cuanto al mercado de la producción argentina, el mismo es cinco veces menor que el mercado brasileño, entre cuatro y cinco veces menor a los de Francia – Italia – Alemania, la mitad del bloque Canadá-México, una décima parte del japonés, y veinte veces más pequeño que el norteamericano o el de China. Eso implica que la fabricación en aquellos países tiene una base más amplia, lo que permite incrementar la escala y producir vehículos en series mayores, lo cual redundaría en menores costos. Este fenómeno se refleja en los volúmenes de producción. En 2013, la Argentina se ubicó en el puesto 19° con 791.000 vehículos, lo que representó un 0,9% de la fabricación mundial. Lejos de, por ejemplo, Japón (9,6 millones), Corea (4,5 millones), India (3,9 millones), Brasil (3,7 millones) o México (3 millones).

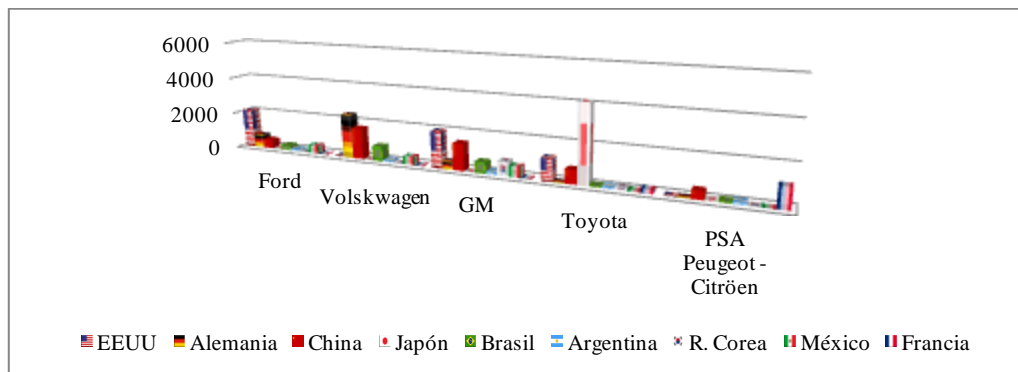
Gráfico 9. Los 20 países con mayor producción de vehículos durante 2013, en millones de unidades



Fuente: elaboración propia en base a OICA (2014)

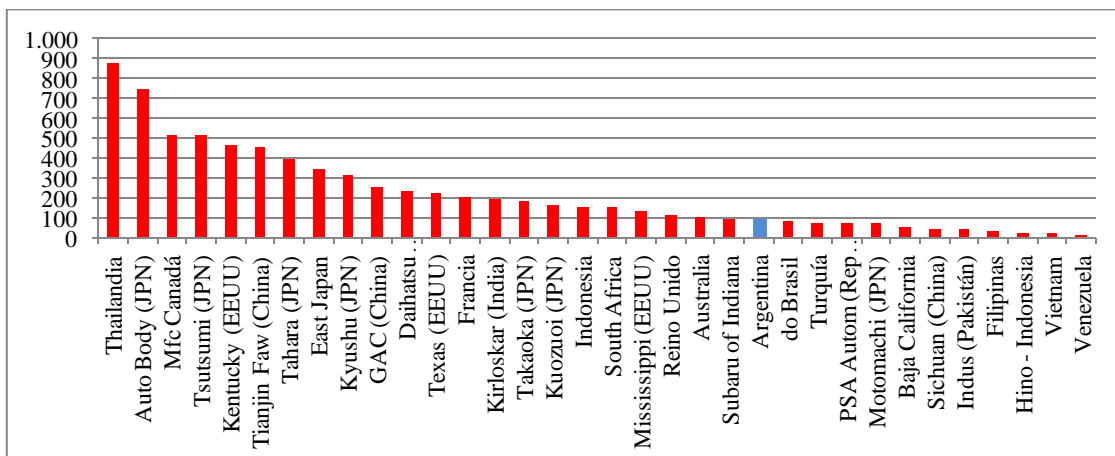
Esta situación se refleja en el volumen de producción de las multinacionales en el país y en otras plazas.

Gráfico 10. Producción de los principales grupos automotrices en Argentina y otros países, millones de unidades, 2012



Fuente: elaboración propia en base a OICA (OICA, 2013)

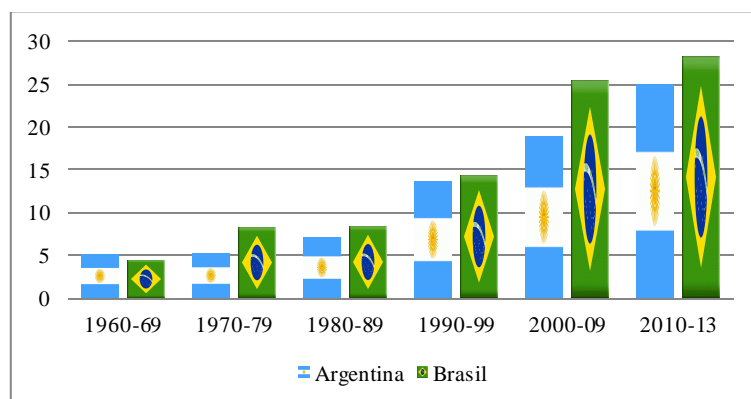
Gráfico 10b. Producción de Toyota en plantas alrededor del mundo, miles de unidades, 2013



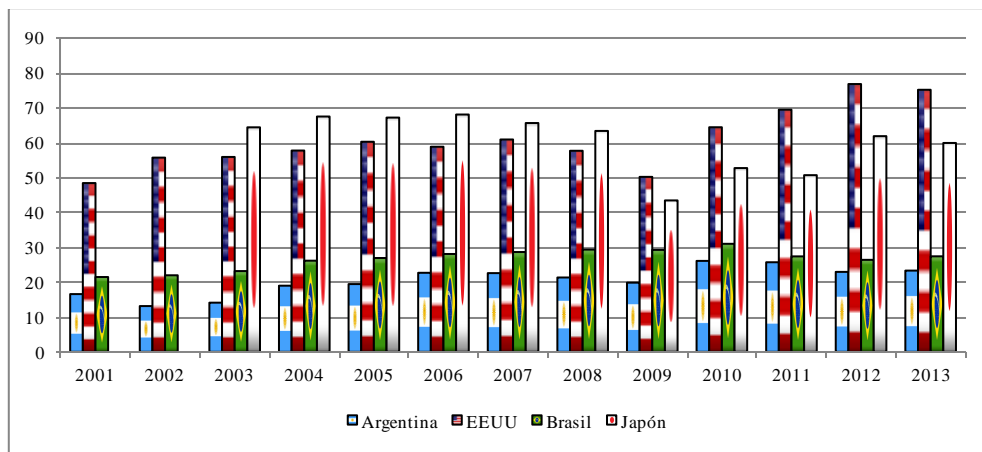
Se evidencia que la Argentina es un espacio de segundo orden para las terminales multinacionales. Es que la producción local no trasciende el intercambio regional. Debido a eso, la escala es limitada. Es interesante observar cómo una sola planta en Tailandia o en Japón produce lo mismo o más que las once terminales que operan en Argentina. Las terminales, firmas que funcionan como capitales medios en otros países, se instalan aquí de manera fragmentada. O sea, con una escala y productividad menor a la que tienen en sus plazas de origen o en mercados mayores.⁵

El tamaño de mercado provoca que la escala no alcance la de los principales productores. Es un motivo por el cual se producen autos más costosos y tecnológicamente inferiores a los de los productores líderes (Gabriel, 2012). Esa limitación de escala no puede ser compensada con otros factores, como podría ser la productividad o el costo laboral. En cuanto al primero de estos elementos, como vimos la productividad en la automotriz argentina creció desde los '90, lo que podría indicar un avance en términos del proceso productivo. De hecho, la productividad (tanto en Brasil como en Argentina) crece desde los '60. No obstante, si medimos en términos internacionales aun se encuentra alejada de los parámetros de los países líderes. Podemos reconstruir un indicador aproximado a partir de las estadísticas oficiales:

Gráfico 11. Productividad de la industria automotriz (vehículos por obrero ocupado) en Argentina y Brasil, 1960-2012 (promedio por décadas); y en países seleccionados, 2001-2013



⁵Para un mayor desarrollo del concepto de "capital fragmentado", ver Iñigo Carrera (1998; 2007).



Fuente: elaboración propia con base en información de cámaras de Argentina (Adefa), Brasil (Anfavea) y Japón (Jama) y *U.S. Statistical Abstract*

El indicador tiene ciertas limitaciones,⁶ pero es útil para observar la brecha productiva entre los países del Mercosur y los líderes mundiales. De 2010 a 2013, mientras que en Argentina se produjeron 24,5 vehículos por obrero y en Brasil 28, en Japón el promedio fue de 56 y en EE.UU., aun con la crisis del sector automotriz, 71,3. Como en el período de instalación de la industria, la productividad en esta región se encuentra aun muy por detrás de la media mundial.

Algunos países compensaron una menor productividad inicial con bajos costos, sobre todo en lo referido a salarios. En efecto, fue una vía de incorporación al mercado mundial de casos como el de Japón (entre los '50 y '70) y el de Corea del Sur.⁷ Pero la Argentina no cuenta con esa fuente.

B) El costo laboral

El costo de producción de un bien es uno de los determinantes de su competitividad. En el caso de la industria automotriz, dos ítems son los que tienen el mayor peso en su estructura de costos: los insumos (piezas desde el sector autopartista, elementos de la siderurgia, plásticos, y otros) y el precio de la fuerza de trabajo. Postergamos para un próximo estudio el análisis de los insumos y su incidencia sobre el costo final del vehículo, ya que exige un detallado estudio de la cadena de proveedores y de los suministros, tema que

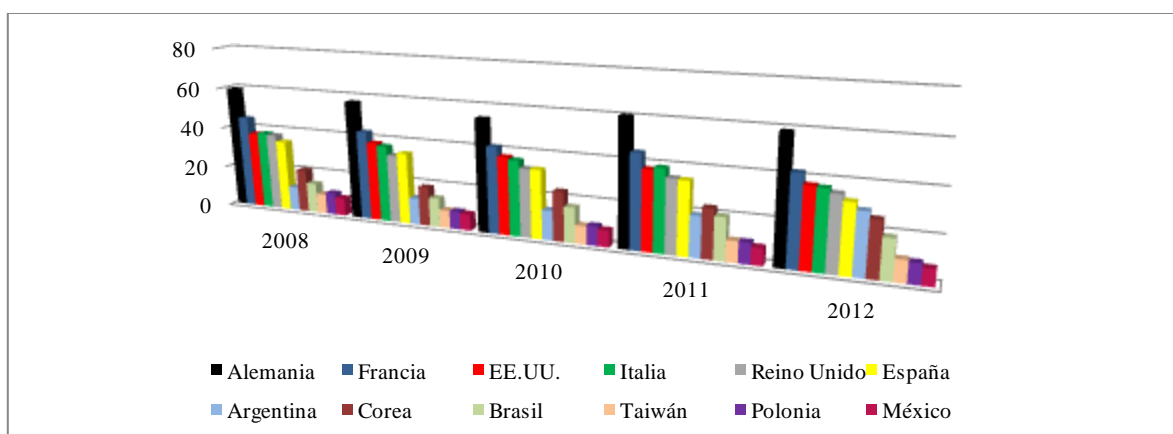
⁶Existen elementos que hacen que el indicador sea provisorio y requiera una etapa de perfeccionamiento. En primer lugar, la estadística oficial no siempre diferencia entre operarios directos de producción y otras categorías (capataces, administrativos, y otros). En segundo lugar, se toma la producción total del país en cuestión, lo que incluye vehículos diversos (autos, camiones, buses), que tienen diferentes tiempos de producción. Queda pendiente para un próximo trabajo depurar el indicador con las metodologías disponibles (un ejemplo de unificación de los datos disponibles y de cómo ponderar los diferentes procesos según tipo de vehículo en Pratten y Silberston, 1967) e incorporar otros países a la muestra.

⁷Análisis de la incidencia de los costos laborales en estos países como elemento de competitividad pueden verse en Iñigo Carrera (2008) y Grinberg (2011) para el total de la economía, y en Mussi (2012) para la rama siderúrgica.

aun estamos desarrollando. Por el momento, podemos indagar sobre el segundo ítem mencionado. A saber, el costo laboral.

En ese sentido el costo laboral en dólares de la Argentina durante los '90, en el capítulo que engloba a la industria en cuestión, se ubicó casi en el mismo nivel que en los EE.UU, y muy por encima de competidores regionales como Brasil y México (Cominiello, Morúa et al., 2008). Hay que tomar en cuenta que durante ese período el peso estaba sobrevaluado. La devaluación hacia fines de 2001 deprimió el salario y alentó la producción. De todas maneras, hacia 2007-08 la economía argentina inicia otro ciclo de sobrevaluación monetaria acompañado de inflación. El costo laboral vuelve a incrementarse, por encima de Brasil, México y otros países.

Gráfico 12. Costo laboral en la industria automotriz, países seleccionados, en dólares por hora, 2008-2012



Fuente: Bureau of Labor Statistics (2013) y Ministerio de Trabajo (para Argentina) (2014)

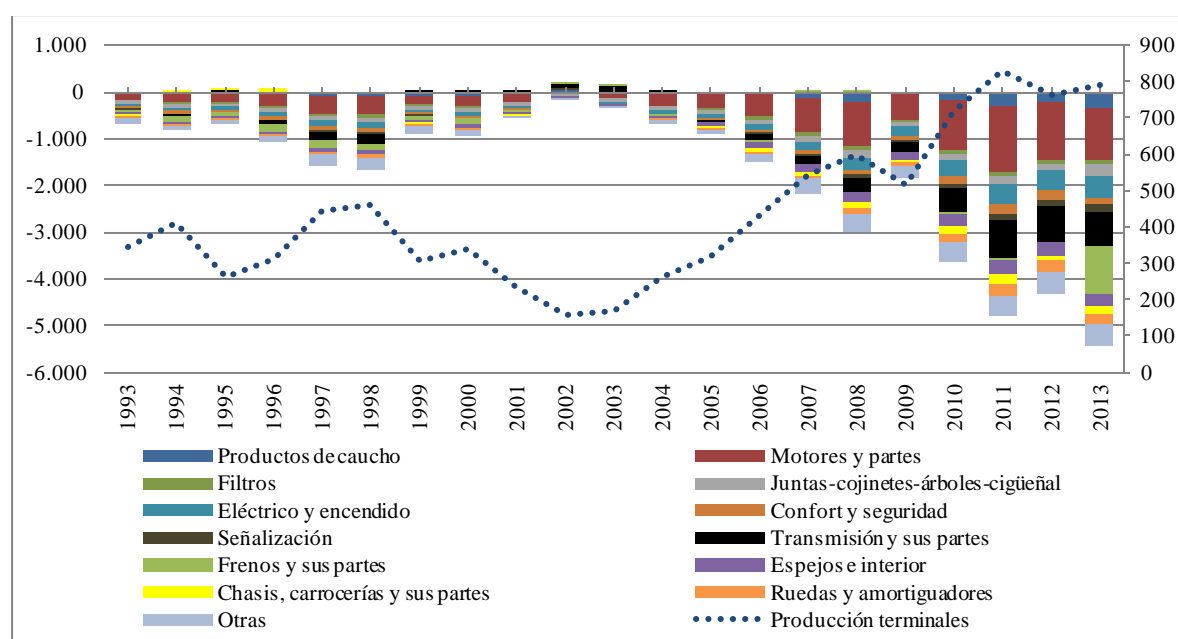
En los últimos años el costo laboral en la industria automotriz argentina volvió a incrementarse, ubicándose en una posición intermedia. En 2012, era la mitad del costo laboral alemán, pero solo un 20% menor al de los EE.UU. y 10% por debajo del español. Ese año, superó por ejemplo en 11% al coreano, y por amplio margen al de competidores regionales: fue 53% más alto que el brasileño y 2,7 veces el de México. Esto significa que imposibilitado de competir por la vía de productividad, el complejo automotriz local tampoco tiene la forma de hacerlo mediante bajos costos laborales.

A estos límites en la escala y los costos se añade el déficit comercial del sector de autopartes, que hace al sector dependiente de las importaciones y de la disponibilidad de divisas o recursos para importar insumos.

C) Saldo comercial

Uno de los problemas se encuentra en la cadena de proveedores. A lo largo de la historia existió una pugna entre terminales y autopartistas por la calidad y el precio de los suministros, intentando los primeros flexibilizar la importación para proveerse de insumos. A pesar de las medidas que protegían al subsector de fabricantes de piezas, en su conjunto mantuvo un déficit comercial crónico. Durante la última década, el autopartismo no logró revertir su tendencia deficitaria. Al contrario, mientras más crece la producción de vehículos, más se acrecienta el déficit comercial de autopartes.

Gráfico 13. Saldo comercial de conjuntos de piezas (eje izquierdo) en millones de dólares corrientes, y producción de vehículos totales (eje derecho) en miles de unidades, Argentina, 1993-2013



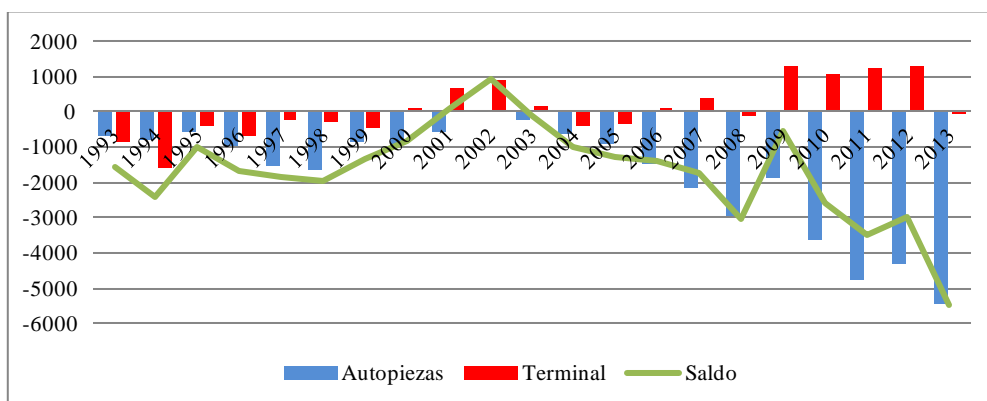
Fuente: elaboración propia en base a datos de UN Comtrade (ONU, Varios años)⁸

El déficit por conjuntos crece como en el período anterior (salvo en 2002 momento en el cual la retracción de la actividad provocó la caída de las importaciones). La balanza comercial no evidencia sectores o "nichos" que resulten potenciales opciones exportadoras o de inserción internacional. Existen algunas pocas actividades que durante algunos años

⁸Para cada área, se utilizaron las siguientes partidas de la base HS de UN Comtrade: 40110-401120-401310 (productos de caucho), 840734-840820-840991-840999-870891-870892 (motores y partes), 841330-848310 (filtros), 848310-848320-848330-848340-848350-848360 (juntas, cojinetes, árboles, cigüeñal), 851190-851110-851120-851130-851140-851150-851180-850710-854430 (eléctrico y encendido), 841520-870895-870821-870810 (confort y seguridad), 851220-851240 (señalización), 848390-870840-870850-870860-870893-870894 (transmisión y partes), 870829-870830-870831-870839-681310-681381-681389 (frenos y sus partes), 700711-700721-700910-803120-830230-902910-902990-910400-940120-902920 (espejos e interior, tablero), 870710-870600 (chasis, carrocerías y sus partes), 870870-870880 (ruedas y amortiguadores), 870899 (otras). No se contabilizan partidas que pueden ser insumos de diversas industrias.

registraron superávit, como partes de encendido eléctrico, limpiaparabrisas o transmisiones, pero durante los últimos años volvieron al déficit. La única partida superavitaria es la de carrocerías. No obstante, casi el 70% de ese comercio se realiza con Brasil. Por otro lado, Argentina tiene una participación menor en el mercado mundial en ese rubro: apenas un 0,45% de la exportación mundial. A nivel del complejo, esto produce un saldo negativo creciente.

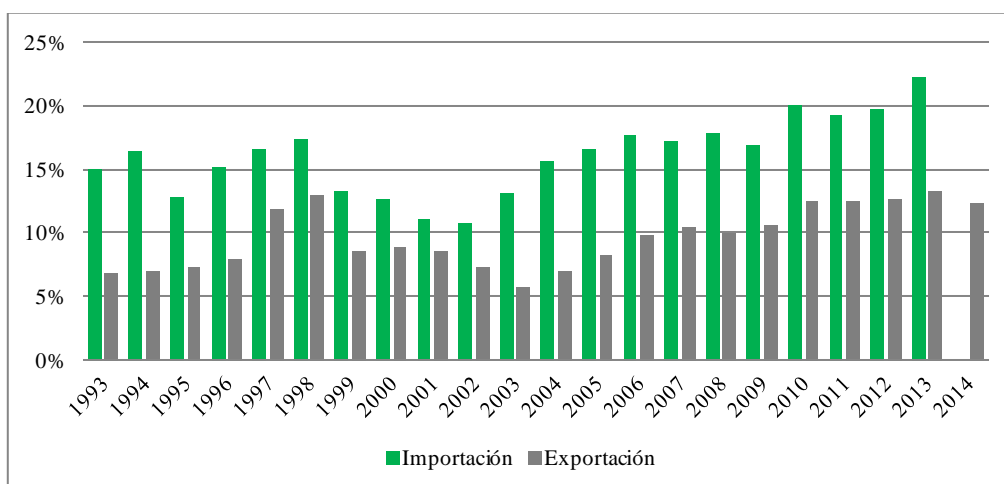
Gráfico 14. Saldo comercial del complejo automotriz por subsector, millones de dólares corrientes, Argentina, 1993-2013



Fuente: elaboración propia en base a datos de UN Comtrade (ONU, varios años)

El déficit superó los 3.600 millones de dólares en promedio anual durante el período 2010-13. A medida que se incrementa el negocio de las terminales, se hace más deficitaria la balanza de autopartes y del conjunto, evidenciando los problemas de la cadena en el país. Según nuestros cálculos, el contenido de importación de un vehículo argentino es de aproximadamente 9.000 dólares. Otros especialistas calculaban para 2011 un contenido de 10.028 dólares por vehículo, mientras que en casos de grandes exportadores como Japón o Corea del Sur no superaban los 2.700 (Garriz y Soltz, 2013). En el total de las importaciones, el complejo automotor incrementa desde 2003 su participación, mientras que en cuanto a la relación con exportaciones, se mantiene relativamente estancado

Gráfico 15. Peso del complejo automotriz (terminales y autopartes) en el total de importaciones y exportaciones argentinas, 1993-2014

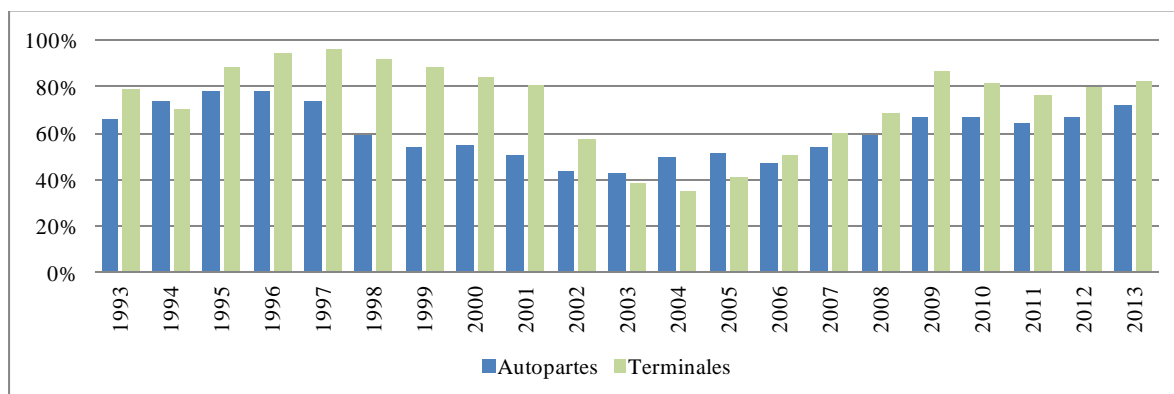


Fuente: elaboración propia en base a UN Comtrade y a INDEC (2013; 2015)

Nota: no hay aun información disponible de importación para 2014.

En este punto mantiene su característica histórica en cuanto a su balanza. Desde 1993 hasta la actualidad, salvo en 2002, la actividad mantuvo un déficit constante. En este punto, es interesante la relación con Brasil, el principal destino de las exportaciones argentinas (entre 70 y 80% del total). Por eso, la producción argentina depende en gran medida de las condiciones en el vecino país.

Gráfico 16. Brasil como destino de exportaciones argentinas automotrices, 1993-2013



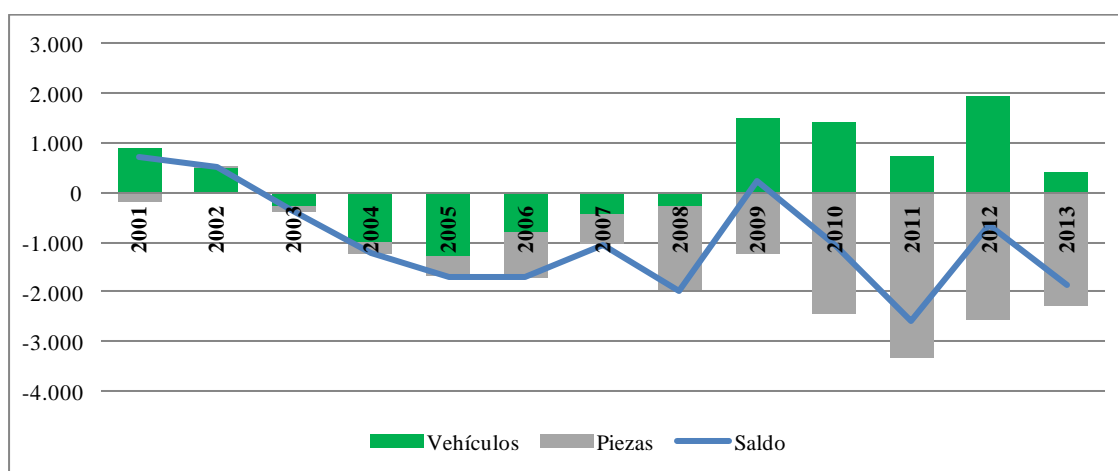
Fuente: elaboración propia en base a UN Comtrade (ONU, Varios años)

Por un lado, se observa el peso de Brasil como destino de la producción local, incluso durante varios años con un valor mayor al comercializado en el mercado interno. Estas exportaciones surgen de los acuerdos en el marco de las regulaciones del mercado común. Fuera de este destino, la producción local no logra posicionarse con peso en otros mercados

relevantes. Si bien se exporta a otros países, como México, Alemania o los EE.UU., el volumen es reducido (además de arrojar saldo negativo la balanza con esos países).

A pesar del volumen de exportaciones hacia Brasil, la Argentina mantiene déficit con su principal socio, debido al rubro autopartes. El país vecino registra saldos negativos en su balanza del complejo con el mundo desde 2008. En 2012 ese saldo trepó a los -12.500 millones de dólares (acumulando casi 40.000 millones en salidas netas entre 2008-13). No obstante, con Argentina tiene saldo positivo

Gráfico 17. Saldo comercial Argentina con respecto a Brasil, millones de dólares corrientes, complejo automotor, 2001-2013



Fuente: elaboración propia en base a ANFAVEA (ANFAVEA, 2014)

Argentina mantiene un importante rojo en las cuentas con Brasil, a partir de lo que ocurre en el sector autopartes. También lo tiene con otros proveedores, como Alemania, Francia, Japón, EEUU y China.

De este somero análisis podemos concluir que, como a lo largo de su historia, en términos de la balanza comercial el sector funciona a pérdida. Para reproducir la fabricación de vehículos depende de la disponibilidad de divisas que no puede generar, para importar los insumos que el sector autopartista local no está en condiciones de abastecer. La salida de dólares en los años recientes pone en cuestión la aparente salud del complejo y genera parte de los problemas que derivan en suspensiones y conflictos. Lo que evidencia esto son los límites de la capacidad estatal para sostener una actividad con baja competitividad. Bajo estas condiciones, el sector tiende a reproducir sus problemas históricos, enfrentándose con periódicas crisis.

Por último el análisis sugiere que, a pesar de parecer distintos, la rama automotriz en Brasil tiene problemas similares, aunque en una magnitud diferente que en la Argentina

debido a su mayor escala. Productividad menor que la media mundial y un fuerte déficit son elementos que indican la existencia de puntos en común a revisar en posteriores avances.

A partir del análisis que presentamos, se abren una serie de líneas a desarrollar, que exceden el espacio del presente documento y serán objeto de futuras indagaciones, en función de completar estos resultados. Por un lado, queda pendiente reconstruir la inserción internacional de los productos automotrices argentinos y brasileños en los mercados más dinámicos, y qué peso tienen contra otros competidores en esas plazas. Eso nos dará un panorama más certero para determinar su competitividad. Asimismo, debemos profundizar en el abordaje del sector autopartista argentino y entender los motivos de su retraso y déficit. Con ello, además, podremos agregar un eslabón para reconstruir la estructura de costos de la actividad. Es necesario comprender cómo a pesar del déficit comercial y los problemas revisados (productividad, escala, costos) el sector se reproduce a nivel interno. Para ese objetivo, debemos analizar en detalle la intervención del Estado en la actividad, sus alcances y sus límites como uno de los sostenes de la acumulación en la rama automotriz. Dado el nivel de integración, y de los elementos que esbozamos en el presente artículo, consideramos necesario reconstruir este ejercicio también para Brasil.

Perspectivas, conclusiones y líneas abiertas

En la última década, sobre todo en los últimos años, la industria automotriz argentina alcanzó récords de producción, ventas y exportaciones. Su productividad aumentó desde mediados de los '90. De hecho, desde la conformación del Mercosur a comienzos de esa década, la automotriz argentina expandió su tamaño. Eso provocó la apariencia de que el sector podía encaminarse a un desarrollo superando sus límites históricos, mejorando su competitividad. No obstante, durante 2014 entró en crisis, con una sensible caída en sus indicadores y la aparición de conflictos por suspensiones y despidos. Por ese motivo, en este trabajo buscamos repasar las condiciones generales de la producción automotriz argentina, en el contexto de su desarrollo histórico y del mercado mundial, con el objetivo de comprender si dicha crisis es coyuntural o bien manifiesta problemas de fondo y estructurales. En esta primera aproximación buscamos plantear algunos de los elementos más generales que determinan la acumulación de capital en el sector, con el objetivo de identificar problemas y plantear las líneas a seguir en posteriores trabajos.

La reconstrucción de los indicadores mostró que la Argentina arrastra en términos internacionales los problemas que tuvo en el período 1955-1980. A saber: un mercado acotado en relación a otras regiones o países (aun considerando la expansión que provocan

los acuerdos con Brasil), que planteaba una base reducida para la acumulación de la actividad; en consecuencia, una escala pequeña, con series cortas para abastecer a ese mercado, lo que imposibilitó la incorporación de la mejor tecnología disponible; un sector proveedor con baja eficiencia, que traslada sus costos a la industria terminal; una productividad inferior a la que rige en los países líderes; costos laborales medios, que no funcionan como compensación de estas dificultades; y un considerable déficit comercial (generado en la provisión de insumos) como los elementos más inmediatos. Eso convierte al sector en dependiente de lo que ocurra en el mercado brasileño, de la disponibilidad de divisas para importar los insumos fundamentales, y de la capacidad del Estado de sostener mediante transferencias a la actividad (mediante créditos, protección, planes especiales para sostener su demanda como el Pro.Cre.Auto).⁹

A ambos lados de la frontera de los principales integrantes del Mercosur, se ubican más de veinte plantas para abastecer mercados relativamente menores, sobre todo el argentino. Es claro que al menos en este país, los capitales internacionales se instalan de manera fragmentada, con escalas muy reducidas en comparación con las plantas de las mismas empresas en otras regiones (como observamos en el caso de Toyota). Estos capitales obtienen ganancias merced a las transferencias del Estado, ya sean destinadas directamente a la producción o bien a sostener su demanda. Pero el beneficio de las terminales se realiza a costa de extender el déficit de toda la actividad. Así se reproduce la acumulación en la automotriz argentina. Es decir, ciclos de expansión sostenidos en la posibilidad de subsidiar la actividad, seguido de momentos de crisis debido al agotamiento de recursos. Bajo estas condiciones, la perspectiva es que la industria automotriz argentina mantenga sus dificultades.

Una posible solución podría estar en la racionalización del sector. Es decir, la concentración de la producción. Pero ello lleva a enfrentarse al capital, lo que ningún gobierno del régimen está dispuesto a hacer. Bajo otras relaciones sociales, podría incrementarse la escala integrando la producción del país y en la región, lo que posibilitaría aumentar la dotación tecnológica, conseguir una dotación adecuada de modelos, reducir los costos, y repartir las horas de trabajo. En próximos avances, a partir del estudio de las líneas que se abren con este aporte, podremos precisar esta propuesta y avanzar en un debate fundamental para la economía de la región.

⁹El Plan Pro.Cre.Auto es un programa lanzado por el gobierno nacional en junio de 2014, ante la crisis del sector, que brinda financiación por intermedio del Banco Nación, de hasta 60 meses con tasas por debajo de la inflación para la compra de determinados modelos de producción nacional. No obstante la extensión del plan, no se logró recuperar el nivel de ventas previo.

BIBLIOGRAFIA

- AMATUCCI, Marcos; MARIOTTO, Fabio Luiz. Differences between innovative automakers' strategies in Brazil. GERPISA COLLOQUIUM, Berlín: Gerpisa, 2010.
- ARGENTINA. Centro de Estudios de la Producción, Ministerio de Economía. *Fichas sectoriales: estructura y evolución, 1991-2013*. Disponible en <http://www.industria.gob.ar/wp-content/uploads/2012/12/Fichas-sectoriales-2013.xlsx>. Acceso 1 de febrero de 2014.
- ARGENTINA. Dirección Nacional de Estadísticas y Censos. *Anuario de Comercio Exterior*. Buenos Aires, varios años.
- ARGENTINA. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. *Importación y Exportación por uso económico*. Buenos Aires, 2013.
- ARGENTINA. Instituto Nacional de Estadísticos y Censos. *Intercambio Comercial Argentino*. Buenos Aires, 2015.
- ARGENTINA. Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social. *Boletín de empleo registrado - Serie anual 2013*. Buenos Aires, 2014.
- ARZA, Valeria. El Mercosur como plataforma de exportación para la industria automotriz. *Revista de la CEPAL*. Santiago, n. 103, p. 139-164, 2011.
- ASOCIACION DE FABRICAS DE AUTOMOTORES DE ARGENTINA (ADEFA). *La industria automotriz argentina*. Buenos Aires, 1969.
- ASOCIACION DE FABRICAS DE AUTOMOTORES DE ARGENTINA (ADEFA). *Página web de la Asociación de Fábricas de Automotores de Argentina*. Disponible en <http://www.adefa.com.ar/v2/index.php> . Acceso el 1 de febrero de 2014 .
- ASSOCIACAO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEICULOS AUTOMOTORES (ANFAVEA). *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira*. Sao Paulo, 2008 y 2014.
- BARANSON, Jack. *La industria automotriz en los países en desarrollo*. Madrid: Tecnos, 1971.
- BARBERO, María Inés; MOTTA, Jorge. *Trayectoria de la industria automotriz en la Argentina desde sus inicios hasta fines de la década de 1990*. In: DELFINI, Marcelo; DUBBINI, Daniela; LUGONES, Manuel; RIVERO, Ivana. *Innovación y empleo en tramas productivas de Argentina*. Buenos Aires: Prometeo, p. 189-230, 2007.
- BEKERMAN, Marta; DALMASSO, Gonzalo. Políticas productivas y competitividad industrial. El caso de Argentina y Brasil. *Revista Brasileña de Economía Política*. San Pablo, v. 34, n. 1, p. 158-180, 2014.
- BIL, Damián. Un análisis en perspectiva histórica del comercio exterior de las autopartes argentinas. *Tiempo y Economía*. Bogotá, v. 1, n.1, en prensa, 2014.
- BROCK, James. *Chapter 5. Automobiles*. In: ADAMS, Walter; BROCK, James. *The structure of American Industry*. New York: Mac Millan, p. 114-136, 1992.
- CANTARELLA, Juan; KATZ, Jorge; DE GUZMAN, Gonzalo. *La industria automotriz argentina: limitantes a la integración local de autocomponentes*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento, 2008.
- COMINIELLO, Sebastián; MORUA, Cristian; MUSSI, Emiliano. Aproximación a la competitividad de la industria argentina a partir del estudio de los costos laborales (1995-2006). *Anuario CEICS*. Buenos Aires, p. 155-177, n. 2, 2008.
- COMITÉ DES CONSTRUCTEURS FRANCAIS D' AUTOMOBILES (CCFA). *L'industrie automobile française*. París, 2013.
- DYER, Jeffrey. Specialized Supplier Networks as a Source of Competitive Advantage: Evidence from the AutoIndustry. *Strategic Management Journal*. Filadelfia, v. 17, n. 4, p. 271-291, 1996.
- ESTADOS UNIDOS. Census Bureau. *Statistical Abstracts of the United States*. New York, varios años.
- ESTADOS UNIDOS. Bureau of Labor Statistics. *International comparison of Hourly Compensation Costs in Manufacturing, 1996-2012*. Washington, 2013.
- FERRANTE, Leandro. *El futuro de la industria automotriz argentina*. Buenos Aires: Universidad de San Andrés, 2012 (Tesis MBA de la U. San Andrés).
- FITZSIMONS, Alejandro. ¿Por qué las multinacionales automotrices instalan fábricas en América Latina? Desarrollo del proceso de trabajo y organización internacional de las empresas de la rama (1910-1970). VIII JORNADAS DE ESTUDIOS SOCIALES DE LA ECONOMÍA, Buenos Aires: IDAES, 2013.
- FITZSIMONS, Alejandro. Notas sobre la valorización de los capitales extranjeros automotrices en Argentina (1959-63). VII JORNADAS DE ECONOMIA CRITICA, La Plata, 2014.
- FUSS, Melvyn; MURPHY, Stephen; WAVERMAN, Leonard. *The state of North American and Japanese motor vehicle industries: a partially calibrated model to examine the impact of trade policy changes*. Cambridge: National Bureau of Economic Research, 1992.

- GABRIEL, Nicolás. *El Mercado Automotriz Argentino. Las diferentes propuestas de valor para el Segmento B*. Buenos Aires: Universidad de San Andrés, 2012 (Tesis para Contador Público de la U. de San Andrés).
- GARCIA GARNICA, Alejandro. Trayectorias de coordinación entre Volkswagen y sus proveedores: las plantas de Brasil, Argentina y México. *Análisis económico*. México, v. XXIII, n. 53, p. 173-200, 2008.
- GARRIZ, Ana; PANIGO, Demián; GALLO, Pablo. Common Automotive Policy between Argentina and Brazil: its impact at local and regional auto parts industries. *INTERNATIONAL COLLOQUIUM*, 22. Kyoto: GERPISA, 2014.
- GARRIZ, Ana; SOLTZ, Hernán. *Evolución del comercio exterior en el complejo automotriz argentino (2002-2011)*. Informe sin publicar, Buenos Aires, 2013.
- GRINBERG, Nicolás. *Transformations in the Korean and Brazilian Processes of Capitalist Development Between the Mid-1950s and the Mid-2000s the Political Economy of Late Industrialisation*. Londres: London School of Economics and Political Science, 2011 (Tesis Ph. D. en LSEPS).
- GUEVARA, Sebastián. El MERCOSUR a la luz de la industria automotriz: integración productiva, intensificación del trabajo y acumulación de capital. *Studia Politicae*. Córdoba, n. 23, p. 52-74, 2012.
- GUEVARA, Sebastián. La lucha de clases en la industria automotriz del MERCOSUR y la reproducción de la acumulación de capital regional. *Razón y Revolución*, n. 23, p. 141-155, 2013.
- HARARI, Ianina. *Evolución y transformación del proceso de trabajo en la industria automotriz entre 1952 y 1976*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 2011 (Tesis Doctoral de la UBA).
- HARARI, Ianina. El fracaso de las tentativas exportadoras en la industria automotriz argentina entre 1960 y 1976. *Regional and Sectoral Economic Studies*. Compostela, v. 14, n. 2, p. 177-192, 2014.
- HYUN, Jae Hoon. *Korean Automotive Foreign Direct Investment in Europe*. New York: Palgrave McMillan, 2003.
- IANNI, Valeria. La especificidad del desarrollo de la industria automotriz en la Argentina, 1959-1963. *Estudios Ibero-Americanos*. Río Grande do Sul, v. XXXIV, n. 2, p. 97-113, 2008.
- INTERNATIONAL ORGANIZATION OF MOTOR VEHICLE MANUFACTURERS (OICA). *Production Statistics*. Disponible en <http://www.oica.net/category/production-statistics/>. Acceso el 1 de noviembre, 2013.
- INTERNATIONAL ORGANIZATION OF MOTOR VEHICLE MANUFACTURERS (OICA). *2005-2013 Sales statistics*. Disponible en <http://www.oica.net/category/sales-statistics/sales-statistics-2005-2013/>. Acceso 6 de febrero de 2014.
- IÑIGO CARRERA, Juan. *La acumulación de capital en la Argentina*. Buenos Aires, 1998. Disponible en <http://www.cicpint.org/Investigaci%C3%B3n/JIC/Argentina/Assets/La%20acumulacion%20de%20capital%20en%20la%20Argentina.pdf>. Acceso 10 de mayo de 2013.
- IÑIGO CARRERA, Juan. *La formación económica de la sociedad argentina*. Buenos Aires: Imago Mundi, 2007.
- IÑIGO CARRERA, Juan. *El capital: razón histórica, sujeto revolucionario y conciencia*. Buenos Aires: Imago Mundi, 2008.
- JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION (JAMA). *The Motor Industry of Japan*. Tokyo, 2012.
- LABORDE, Matías. Neodesarrollismo e industria automotriz argentina, concentración espacial de la producción y dispersión del consumo. *Revista del Departamento de Geografía*. Córdoba, v. 2, n. 2, p. 1-13, 2014.
- LANSBURY, Russell; SUH, Chung Sok; KWON, Seung Ho. *The Global Korean Motor Industry. The Hyundai Motor Company's global strategy*. New York: Routledge, 2007.
- LIFSCHITZ, Edgardo. Comportamiento y proyección de la industria de automotores en América Latina. Los casos de Argentina, Brasil y México. *Comercio Exterior*. México, v. 32, n. 7, p. 775-785, 1982.
- MANZANELLI, Pablo y CASTELLS, María. ¿La locomotora del desarrollo? Algunas reflexiones en torno a la industria automotriz en la Argentina actual. VI JORNADAS DE ECONOMIA CRITICA, Mendoza, 2013.
- MOTTA, Jorge; ROITTER, Sonia; YOGUEL, Gabriel; MILESI, Darío; DELFINI, Marcelo. *Articulación y desarrollo de competencias en la trama automotriz argentina: morfología, innovación y empleo*. In: DELFINI, Marcelo; DUBBINI, Daniela; LUGONES, Manuel; RIVERO, Ivana. *Innovación y empleo en tramas productivas de Argentina*. Buenos Aires: Prometeo, p. 231-274, 2007.
- MUSSI, Emiliano. El desempeño del Estado empresario en la rama siderúrgica a partir de las Memorias y Balances. Una comparación entre SOMISA y POSCO. XXIII JORNADAS DE HISTORIA ECONOMICA – III CONGRESO LATINOAMERICANO DE HISTORIA ECONOMICA. Bariloche, 2012.
- NIZAMUDDIN, Ali. Declining Risk, Market Liberalization and State-Multinational Bargaining: Japanese Automobile Investments in India, Indonesia and Malaysia. *Pacific Affairs*. Vancouver, v. 81, n. 3, p. 339-359, 2008.

- ODAKA, Konosuke; ONO, Keinosuke; ADACHI, Fumihiko. *The automobile industry in Japan. A study of ancillary firm development*. Kinokuniya y Oxford University Pres: Tokyo, 1998.
- PIÑEYRO, Guadalupe; DI MEGLIO, Fernanda; PIÑERO, Fernando. *Desarrollo Regional e Inversión Extranjera Directa en el Sector Automotriz. Desempeño, composición y asimetrías entre Argentina y Brasil (2000-2009)*. Buenos Aires: Eumed, 2011.
- PRATTEN, Cliff; SILBERSTON, Aubrey. International comparisons of labour productivity in the automobile industry, 1950-1965. *Bulletin of the Oxford University Institute of Economic & Statistics*. Oxford, v. 29, n. 4, p. 373-394, 1967.
- REMES LENIVOC, Jorge. *Algunos resultados de la política desarrollista (1958-64): el caso de la industria automotriz*. In: Problemas económicos argentinos. Diagnóstico y política. Buenos Aires, Macchi, p. 75-136, 1974.
- SALERNO, Horacio; LOPEZ CONDE, Marcelo; MORA, Patricia. *Sub-bloque automotriz: evolución 1973-1984 de algunos indicadores censales*. Buenos Aires: Secretaría de Industria y Comercio Exterior, 1989.
- SANTARCANGELO, Juan. Dinámica productiva y generación de empleo en el sector automotriz. Argentina durante la Postconvertibilidad. *Ensayos de Economía*. Medellín, n. 42, p. 133-155, 2013.
- SARTELLI, Eduardo. ¿Sobre ruedas? Los trabajadores, el Mercosur y la industria automotriz. *Américas*. Viena, n. 5, 1999.
- SHAIKH, Anwar. *Valor, acumulación y crisis*. Buenos Aires: Ediciones ryr, 2006.
- SHIOJI, Hiromi. Competitiveness of the Japanese, Korean, and Chinese Automobile Industries. GERPISA COLLOQUIUM, 22, Kyoto: GERPISA, 2014.
- SOURROUILLE, Juan. *Trasnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina*. México: Nueva Imagen, 1980.
- TOYOTA MOTOR CORP. *Toyota. Worldwide operations*. Disponible en http://www.toyota-global.com/company/profile/facilities/worldwide_operations.html. Acceso 6 de febrero de 2014.
- UNITED NATIONS ORGANIZATION (ONU). *UN Comtrade*. Disponible en <http://comtrade.un.org/>. Acceso el 1 de febrero de 2014.