

El sector automotriz argentino

Estudio sobre la evolución de la cadena productiva local*

*Liliana Varela***

El sector automotriz fue uno de los más dinámicos en la década de los noventa. A comienzos del período representó aproximadamente la mitad del crecimiento del conjunto fabril. Los regímenes sectoriales, la apertura y la integración con el Brasil fueron factores que no sólo dinamizaron esta expansión, sino que condujeron a un proceso de importantes cambios estructurales. En contraposición con lo que preveía el régimen de intercambio compensado, el sector presentó constantes y elevados déficit comerciales, que convirtieron a las importaciones en un elemento central para su funcionamiento, de esta manera, se profundiza el carácter dependiente que tradicionalmente tuvo esta actividad.

* Trabajo realizado en el marco del Seminario de integración y aplicación de la Facultad de Ciencias Económicas de la UBA. El tutor ha sido el Ing. Jorge Schvarzer y se ha llevado a cabo en el segundo cuatrimestre de 2002. Se agradecen los comentarios realizados por Martín Schorr a la versión preliminar de este trabajo y, naturalmente, se lo exime de toda responsabilidad en cuanto a los errores u omisiones existentes.

** Economista, UBA.

El trabajo presentado estudió las principales transformaciones que acontecieron en el sector, cambios en su forma de funcionamiento y la modificación en la cadena productiva local. En este sentido, debido a sus características particulares, el sector automotriz resulta de vital importancia. La generación de cadenas productivas, el elevado grado de integración en los distintos bienes que componen los vehículos terminados, los efectos derrame que tiene hacia otras actividades económicas han conducido en épocas precedentes a la creación de una gran cantidad de establecimientos fabriles, empleo, actividades productivas y a la implementación por parte del estado nacional de regímenes promocionales específicos. A su vez, es una de las divisiones que mayor importancia tiene en el valor producido y en el valor agregado del total de la economía: es la tercera división en la industria manufacturera que genera mayor valor bruto de la producción (después de alimentos y bebidas y la fabricación de productos químicos). Otra característica significativa es su alta capacidad generadora de puestos de trabajo; ésta en 2001 era superior al 5% de los empleos totales de la industria manufacturera, lo que representa aproximadamente 38.000 puestos de trabajo.

Contexto histórico

La reorganización de la producción capitalista mundial en los últimos treinta años ha operado de manera decisiva en la economía argentina. Las consecuencias que ha tenido en el sector automotriz, condujeron a importantes transformaciones en la estructura productiva desarrollada históricamente. En este sentido y, especialmente, en la década de los noventa estas modificaciones determinaron una lógica de funcionamiento diferente del sector. La gran cantidad de eslabones productivos, ramas de actividad, establecimientos fabriles, es decir, el entramado industrial que en torno de él funcionaba se reestructuró adecuándose a su mayor inserción en la economía mundial y al MERCOSUR en particular.

A fines de la década de los ochenta la industria automotriz atravesó por un período de estancamiento, al tiempo que se observó la retracción de las actividades de las empresas multinacionales en el mercado interno, muchas de ellas mediante la adjudicación de licencias de producción a firmas de origen nacional. Posteriormente con la recuperación de la economía local y la instauración de un marco institucional que favorecía la inversión extranjera directa, las terminales automotrices volvieron a desarrollar o, en su defecto, aumentaron sus actividades en el mercado doméstico.

A partir de 1991 se comienza a establecer, junto con la apertura comercial y las nuevas políticas desregulacionistas, los decretos y leyes que permitieron la modificación completa en la lógica de funcionamiento sectorial.

En 1992 entra en vigencia el decreto que determina un régimen de intercambio compensado para las terminales automotrices. En él se establecía un intercambio compensado por empresa y una relación en el comercio exterior 1 a 1 (es decir, que por cada dólar importado se debía exportar la misma suma en compensación); un significativo aumento de los contenidos máximos importados y la posibilidad de considerar como nacionales a los componentes brasileños cuya importación hubiera sido compensada con exportaciones. En consecuencia, la inserción del sector en la economía mundial conducía directamente a una mayor incorporación de materiales de origen extranjero en la fabricación local. Esta modificación en la función de producción de -especialmente- las terminales automotrices conduciría a un aumento de la productividad en toda la cadena de producción y competitividad sectorial. Es importante destacar que en la propia instauración de este régimen se introducía un elemento distorsivo: la posibilidad de considerar partes extranjeras como nacionales. Esto, en última instancia, determina que el límite en la contabilización de la producción nacional y la ex-

tranjera sea muy difuso.

Otro punto de inflexión se expresa en 1996, a través del decreto 33 que amplía este régimen para las autopartistas; se les otorgan beneficios arancelarios similares a los que poseían las terminales, pero sin establecerse un requisito de compensación en el comercio exterior.

Un elemento que permitió una amplia incorporación de autopartes importadas ha sido el cálculo del contenido máximo importado, el cual se efectúa sobre el precio del automóvil antes de impuestos; es decir que se incluyen los demás costos que hacen a la producción local, como por ejemplo, salarios y gastos de energía. Por lo tanto, se introduce otro elemento que permite la modificación en la función de producción sectorial y, en definitiva, en la estructura productiva local.

Como se mencionó anteriormente estas normativas permitieron establecer legalmente una forma de funcionamiento que ampliaba la posibilidad de incorporar gran parte de bienes extranjeros a la producción local, e incluso considerarlos como nacionales. Esta mayor utilización de insumos y vehículos importados en el mercado local, no sólo tiene una importancia decisiva por el efecto que generó en el sector automotriz, sino que, además, la influencia y el carácter determinante que la división posee sobre otras ramas de actividad, condujeron a que éstos ha-

yan influido de manera decisiva en el entramado productivo local.

Sin embargo, independientemente de lo establecido por la normativa legal, ninguno de los sectores que componen la industria automotriz ha presentado balances comerciales superavitarios —o en su defecto equilibrados—, incumpliendo, así, el régimen de intercambio compensado. De modo que a pesar de primar un objetivo que pretendía eliminar los continuos déficit estructurales que históricamente presentaba el sector, la apertura determinó que las importaciones adquirieran un papel aún más decisivo en la dinámica sectorial.

Esta modificación en la forma de funcionamiento ha conducido a transformaciones en la estructura empresarial. Básicamente, se observa una creciente presencia de terminales automotrices -filiales de grandes empresas multinacionales—; la incorporación de un nuevo agente empresario: las autopartistas globales (o *global sourcing*), en su mayoría de origen extranjero y en relación directa con las terminales y la disminución de las empresas autopartistas más pequeñas -pymes—, que habían surgido previamente en el período de sustitución de importaciones y eran una de las principales fuentes del proceso de integración de la cadena de productiva local.

Modo de acumulación

En la década de los ochenta, la estructura del sector estaba compuesta principalmente por dos sectores bien diferenciados: las terminales automotrices y las autopartistas. Las primeras atendían la demanda final y las segundas se encargaban de proveerlas y atender el mercado de reposición. Dentro de las empresas autopartistas no existía un alto grado de diferenciación entre las ventas que realizaban a las terminales y aquellas destinadas al consumo interno directamente. La existencia de este segundo mercado y su importancia sobre las ventas totales, permitía atenuar los movimientos cíclicos que operaban en el mercado interno. Durante la década de los noventa se genera una importante transformación basada sobre la integración del sector al mercado mundial. Las nuevas tendencias mundiales a la regionalización de la producción, junto con la superación de condiciones técnicas que previamente limitaban la existencia de empresas autopartistas de gran tamaño, consolidaron un esquema en el que la producción -utilizando economías de escala- y las ventas se realizan en mercados regionales. El surgimiento y la consolidación de nuevos mercados se vuelve una necesidad intrínseca de las terminales multinacionales; la razón de ello se basa tanto sobre la potencialidad de crecimiento que estos poseen, como sobre la diná-

mica de la demanda de vehículos de los países centrales. Este mercado adquiere un carácter vegetativo dado por una alta proporción de vehículos por habitante y la baja edad del parque automotor. En este contexto se inscribe la importancia del MERCOSUR, debido a que sus características le otorgan una importante potencialidad de crecimiento, a causa del bajo nivel de vehículos por habitantes, la alta edad del parque automotor, la existencia de economías de escala y cierta estructura productiva desarrollada antaño.

La transformación principal en la estructura del sector se basa sobre una nueva relación entre las terminales automotrices y las autopartistas que se caracteriza por la segmentación y desintegración vertical del estrato de las autopartistas. Este proceso posee su origen en las modificaciones de la actividad internacional y, más en general, en los cambios acontecidos en el sistema capitalista mundial.

En este sentido, en nivel mundial se observó, sobre todo en las últimas dos décadas, un proceso de desintegración vertical entre las terminales automotrices y las empresas autopartistas; pero, a su vez, un mayor nivel de concentración en cada uno de los estratos. La desintegración vertical de la industria se ha desarrollado como necesidad intrínseca del capital en la reestructuración de la producción basada sobre el incremento de la productividad, en un

escenario de recomposición de la tasa de ganancia. En este sentido, la desverticalización de las actividades conducía a un mejor escenario productivo. A su vez, la concentración en estos mercados, junto con las características regionales que éstos adoptaron y profundizaron, conllevaron el surgimiento de autopartistas de mayor tamaño relativo, que ya no producían sólo para la economía doméstica, sino que ahora se dedicarían a abastecer las terminales en la producción regional. Este fenómeno de internalización de la producción -no novedoso en sí, sino en cuanto a la dimensión que éste adquiere- comenzó a operar en mayor escala en la década de los noventa. En consecuencia, junto con las necesidades de expansión de las terminales automotrices, comienzan a surgir proveedores autopartistas globales, que expanden sus actividades a lo largo de todo el globo.

En términos generales, la existencia de estos proveedores mundiales derivó en la desintegración de los eslabones productivos locales y un mayor grado de concentración en la producción de cada uno de los estratos que formaban parte del sector automotriz. Por ejemplo, en el Brasil, la mayor apertura económica ha conducido a una significativa reducción de la cantidad de empresas del sector: hacia el año 1990 en ese país existían cerca de 2000 firmas en el complejo automotor, mientras que en 1996 sólo subsistían 750.

Este proceso (la apertura) en la Argentina operó por medio de la especialización productiva en algunos sectores de actividad y la disminución en la producción de algunos otros. Específicamente, la reestructuración ha conducido al desplazamiento de las empresas nacionales a la producción de bienes más estandarizados y con escaso contenido tecnológico. A su vez, la modificaron en la "función de producción" se basa sobre la mayor incorporación de insumos importados, la especialización productiva hacia los vehículos de menor tamaño relativo, la producción de autopartes con menor valor agregado y la orientación de las autopartistas a la elaboración de componentes y subconjuntos.

En consecuencia, en la década de los noventa se introdujeron cambios sustanciales en el sector automotriz argentino. Estos operaron sobre la base productiva creada antaño en la etapa de sustitución de importaciones, dinamizando algunos aspectos y empresas característicos de este período y eliminando aquellos factores y firmas que habían quedado obsoletos en el nuevo escenario de negocios. En lo que resta del trabajo se indagó acerca de las formas en que operó esta transformación, desarrollando, principalmente, las modificaciones en la integración con el mercado brasileño, la reestructuración de las relaciones entre las terminales automotrices y las autopartistas, y la

disminución en el grado de integración con la industria local.

Reestructuración de las relaciones entre las terminales y las autopartistas

Como mencionamos anteriormente, la relación entre las autopartistas y la empresa terminal hasta la década de los noventa mayormente se basaba sobre una relación directa -centrada sobre los requerimientos que la primera demandaba de la segunda- y la existencia de un mercado de reposición que garantizaba a las autopartistas un escenario más estable para la realización de sus productos. En la década de los noventa esta relación se modifica, estableciéndose una estructura piramidal entre la terminal automotriz y autopartistas. Al respecto, los distintos enfoques existentes sobre el tema señalan la estratificación del segmento autopartista en tres anillos o eslabones productivos.

Las firmas alojadas en el primer anillo, que proveen los insumos directamente a las terminales automotrices, son empresas de gran tamaño, en su mayoría de origen extranjero y cuya llegada se asocia con el pedido directo de las terminales. Otras se han introducido como consecuencia de su propia estrategia productiva, basada sobre el seguimiento de nuevos mercados para la realización de

sus productos. La especialización y la mundialización de la producción les facilita la competencia con las autopartistas de menor tamaño residentes. De manera que, hacia dentro de la economía doméstica, tales características les otorgan un carácter diferencial que les permite obtener posiciones más ventajosas en el mercado interno.

Las empresas del segundo anillo, en general, son firmas de tamaño mediano, que venden sus productos a las autopartistas del primer anillo. De esta forma se presenta un importante grado de dependencia debido a que sus ventas se encuentran directamente relacionadas con la evolución de la demanda de las autopartistas del primer anillo. En este contexto, éstas se encuentran sujetas no sólo a la dinámica productiva local y a las exportaciones, sino también a la competencia con las importaciones.

Las empresas del tercer anillo son, tal vez, las más pequeñas; pero, a su vez, las que poseen cierta independencia de las empresas terminales, debido a que venden la mayor parte de su producción directamente al mercado de reposición.

A su vez, los niveles de competencia se potencian al momento en que las empresas terminales imponen márgenes de precios y costos a las autopartistas, jugando con la competencia que brindan los productos importados. Al respecto es importante señalar la

significativa diferencia estructural existente en las capacidades productivas entre la industria automotriz argentina (y, específicamente, autopartista) con la brasileña y otros socios comerciales de mayor envergadura. La estructura productiva, la existencia de firmas globales (especializadas en ciertos productos o procesos), la presencia de economías de escala, los mayores niveles tecnológicos, junto con la existencia de subsidios estatales directos e indirectos determinan que la competencia entre estas regiones o países sea completamente asimétrica. De esta manera, cuando se abren las fronteras al ingreso de bienes del exterior, no sólo no se toman en cuenta las especificidades de las economías nacionales, sino que se está introduciendo un elemento distorsivo donde la mayoría de los bienes nacionales encuentran serias dificultades para subsistir ante la presencia de tal competencia. Se pretende señalar que la apertura y el mayor componente de importaciones en la producción nacional, (más allá de las características productivas de las firmas locales) inevitablemente -dadas las características estructurales de las economías- actúa en desmedro de la producción nacional.

Dinámica productiva en la década de los noventa

Durante la década de los noventa la producción de vehículos terminados transitó por un sendero

de notable expansión. El nivel medio de producción fue cercano a los 350.000 unidades anuales, alcanzando su punto máximo de 458.000 vehículos en 1998 (ADEFA, 2001). A su vez, las terminales automotrices generaban, a principios de la década, más de 20.000 puestos de trabajo. Por otro lado, se encontraban las empresas autopartistas que constituían aproximadamente 350 firmas hacia 1993 y empleaban cerca de 35.000 personas. Estas firmas, en 1996, poseían un nivel de facturación cercano a los 2.000 millones de pesos y montos de exportación superiores a los 600 millones de dólares¹. En el sector autopartista en la década de los noventa se han producido importantes transformaciones estructurales asociadas con compras, fusiones, adquisiciones y acuerdos estratégicos con empresas internacionales que profundizaron el nivel de internacionalización del sector. Este proceso ha derivado en el establecimiento y predominio de firmas multinacionales en los dos primeros eslabones productivos, mientras que se observa un retroceso de las empresas autopartistas nacionales hacia el tercer anillo.

Con el objeto de analizar esta transformación se utilizó el trabajo realizado por el Grupo Redes de la Universidad Nacional de Quilmes (2001) y el informe de la CEPAL (1999).

El informe realizado por el Grupo Redes se basa sobre una encuesta llevada a cabo en la provincia de Buenos Aires en el año 2000 a 164 firmas autopartistas. Estas empresas representan la mayor parte de las firmas instaladas en la provincia. A su vez, sus ventas representaban para los años 1998 y 1999, cerca del 38% de la facturación total y el 35% en los niveles de empleo del sector autopartista -incluyendo neumáticos-.

De acuerdo con lo argumentado por las empresas comprendidas en la muestra, se observa que el 10% de la facturación se destina a otros sectores distintos del complejo automotriz; del 90% restante, la mayor parte se realiza en el mercado interno (cerca del 80%) y el resto se exporta. Al mismo tiempo las ventas en la economía local tienen como principal destino las terminales (aproximadamente el 50%), 12% se factura a otros autopartistas y el resto se destina al mercado de reposición.

El informe destaca la existencia de una importante asimetría en cuanto a los niveles de empleo y facturación entre los distintos tamaños de empresas autopartistas. Aquellas de menor tamaño relativo -que ocupan menos de 50 trabajadores- son el 62% de las firmas encuestadas y representan tan sólo el 12% y el 15% de la facturación y el empleo totales. Las firmas más grandes, que presen-

¹ Girado, Gustavo; "Vínculo empresa terminal/ empresa autopartista"; Revista **Realidad Económica**; número 148; Buenos Aires; mayo 1997.

tan niveles de empleo superiores a los 100 puestos de trabajo, son el 22% de los establecimientos y concentran el 80% de las ventas y el 72% del empleo sectorial.

A su vez, se destaca el predominio de firmas multinacionales que adquieren parte del paquete accionario de las mayores empresas locales (el 30% de las firmas poseía participación extranjera y representaba aproximadamente el 60% de la facturación); les brindan posibilidades de obtener licencias internacionales y bienes tecnológicamente más adelantados a la frontera internacional (el 65% trabaja con licencia internacional y el 70% recibió transferencia tecnológica); indican los productos que sus proveedoras deben adquirir del exterior (el 65% de las importaciones son indicadas por los clientes) y, finalmente, se convierten en su principal destino de venta. Sin embargo y en contraposición con lo que algunos agentes auspiciosos de esta forma de funcionamiento expresan, tan sólo el 1,7% de las firmas registra operaciones de asistencia financiera por parte de sus clientes para desarrollar actividades de innovación. En consecuencia, la dependencia de las firmas medianas nacionales respecto de las empresas multinacionales resulta muy significativa; tanto en términos de producción, dependencia del ciclo, insumos importados, tecnologías adquiridas como de precios y márgenes de beneficios.

Sobre la base de la encuesta realizada y las nuevas tendencias de la producción automotriz en el mercado mundial, el informe establece la diferenciación entre los tres anillos productivos que hemos señalado anteriormente.

El *primer anillo*, es definido como aquel donde se concentran empresas que destinan la mayor parte de su producción a las terminales. En éste, el 53% se destina a las terminales y el 31% al mercado de reposición. En 1999 la facturación de este anillo era superior a los 800 millones de pesos y el total de empleados 7.800. Estas firmas, a su vez, destinan el 25% de sus ventas totales al mercado externo. Cerca de la mitad posee participación de capital extranjero y de éstas aproximadamente el 55% pertenece a un grupo empresario. A su vez, el 70% de las empresas que poseen participación extranjera forman parte de este anillo y generan casi la mitad de los bienes producidos. Con lo cual se observa que las inversiones extranjeras se realizan en las empresas de mayor envergadura y poseen un vínculo directo con las terminales. Además, el 60% de estas firmas realizan importaciones indicadas por la casa matriz y reciben transferencias de tecnología y licencias internacionales. En relación con las importaciones obtenemos que casi el 70% de las firmas del anillo -con el 85% de la facturación total del anillo- declara realizar compras en el exterior. De modo que se verifica un elevado

nivel de dependencia en cuanto a tecnología, licencias internacionales e importaciones de las autopartistas de este estrato en relación con las terminales extranjeras y las casas matrices.

El *segundo anillo* se encuentra caracterizado por la realización de sus ventas a otras autopartistas (aproximadamente el 80% de su facturación total); su nivel de ventas era en 1999 cercano a los 170 millones de pesos anuales y el nivel de empleo se aproxima a los 1500 puestos de trabajo. Las ventas se encuentran divididas en dos mercados: el 50% se destina a la economía local y el resto es exportado.

El 27% de las firmas del anillo pertenece a grupos económicos y tiene participación extranjera. Estas son las de mayor tamaño relativo y concentran cerca del 80% de la facturación total. La presencia de participación extranjera resulta central en términos de que la mayor parte recibe indicaciones de la casa matriz o su principal cliente sobre las importaciones que debe realizar.

La estructura de compras del anillo se encuentra basada sobre las importaciones autopartistas: cerca del 65% de las compras proviene del extranjero, el 30% tiene origen en otros productos no autopartistas, y sólo el 4% corresponde a un autopartista nacional. Además casi todas las firmas del anillo (cerca del 96%) declararon realizar importaciones.

El *tercer anillo*, está conformado por las autopartistas que venden directamente en el mercado de reposición (83%), su nivel de facturación en 1999 era de 150 millones de pesos y el nivel de empleo de la actividad cercano a los 2000 puestos de trabajo. Estas autopartistas en su mayor parte no pertenecen a grupos económicos, ni poseen participación de capital extranjero. Sin embargo, su estructura de compras también presenta un elevado nivel de importaciones: 36% de los insumos corresponden a autopartes provenientes del exterior, el 53% son bienes no autopartistas y sólo el 11% son productos de otros autopartistas nacionales.

En definitiva, en la última década en todos los anillos productivos se estableció un patrón de funcionamiento basado sobre un alto nivel de partes y piezas importadas, profundizando la dependencia estructural que el sector tiene con el extranjero. En consecuencia, en este nuevo escenario las importaciones se convierten en el elemento o insumo central de la actividad productiva. Si a ello le sumamos -como señalamos anteriormente- la dependencia tecnológica, la participación del capital extranjero, la dependencia de las firmas de las decisiones de las casas matrices, la imposición de márgenes de precios y costos, obtenemos una industria automotriz muy dependiente de las grandes firmas multinacionales, y con escasas posibilidades tanto de pro-

ducir efectos derrame hacia otros sectores de actividad, como de constituirse como aparato productivo propio de la economía argentina. Éstas eran dos cualidades que la industria -por más atraso tecnológico que tuviera- poseía, previo a la apertura comercial, tanto de 1976 como de 1990.

La relevancia que obtienen las importaciones en el sector, junto con las modificaciones estructurales acontecidas nos impulsaron a estudiar la dinámica de las importaciones y su influencia en el aparato productivo local. El estudio del desarrollo importador junto con las características estructurales señaladas precedentemente nos permitirán delinear los ejes que conforman la nueva dinámica sectorial.

Producción de vehículos terminados en la década de los noventa

Con el objeto de analizar la trayectoria de la industria automotriz se estudia, en primer lugar, la composición y evolución del mercado interno, indagando la dinámica de la producción nacional, las ventas nacionales y las importaciones de vehículos terminados. En el **cuadro Nº 1** se presentan las cifras correspondientes a las unidades completas de vehículos² publicada por ADEFA 2000.

Durante la década de los noventa se pueden distinguir tres momentos caracterizados por la dinámica económica local. El primer período está determinado por la reactivación del mercado interno luego de la entrada de capitales, el retorno del financiamiento y la apertura externa. En este período, que abarca de 1991 a 1994, se presenta un incremento muy significativo en las ventas de vehículos nacionales; pero, a su vez, se verifica una considerable entrada de automotores importados al escenario local. Este amplio crecimiento del mercado interno trajo aparejado que, tanto la producción nacional como la comercialización de vehículos nacionales e importados, se hayan visto inmersos en un escenario de prosperidad.

Desde 1995 hasta 1998 se presenta otra fase de crecimiento asociada con la recuperación de la economía doméstica luego de la crisis del tequila. Sin embargo, en este período se profundizan las tendencias señaladas anteriormente. Si bien las ventas en el mercado interno total se incrementan, las importaciones de vehículos terminados logran aumentar, aún más, su participación en el escenario local.

Luego del segundo semestre de 1998 se observa un deterioro constante y creciente de las ventas

² Las series elaboradas por ADEFA incluyen las categorías A y B de vehículos terminados; entre otros, transportes de carga, de pasajeros, automotores; vehículos para turismo.

Cuadro N° 1. Principales indicadores

	Producción nacional total	Importación de vehículos total	Exportación total	Mercado interno total	Ventas nacionales al mercado interno	Participación de las importaciones en el mercado interno
1991	138.958	28.631	5.205	165.806	137.175	17%
1992	262.022	105.882	16.353	349.245	243.363	30%
1993	342.344	109.637	29.976	420.850	311.213	26%
1994	408.777	147.431	38.657	508.152	360.721	29%
1995	285.453	103.021	51.550	327.982	224.961	31%
1996	313.152	161.000	108.990	376.143	215.143	43%
1997	446.306	198.029	210.386	426.326	228.297	46%
1998	457.957	233.401	237.497	455.372	221.971	51%
1999	304.809	159.549	98.362	380.102	220.553	42%
2000	339.246	120662	135.760	306.945	186.283	39%
2001	235.577	82.903	155.123	176.702	93.799	47%

Fuente: Elaboración propia sobre datos de ADEFA.

totales al mercado interno. Es importante notar aquí que tanto la producción nacional como la importada disminuyen continuamente hasta alcanzar niveles inferiores a los de comienzos de la década. Sin embargo, aun en tiempos recesión y pleno achicamiento del mercado interno, la producción nacional también disminuye en mayor medida que las ventas de vehículos importados.

De esta manera, observamos que la apertura comercial ha conducido a una constante y significativa pérdida de participación de la producción nacional en el mercado local. En tan sólo dos años, entre 1991 y 1992, las importaciones duplicaron su presencia, pasando a representar el 30% de las ventas totales. Este incremento acelerado presenta su punto máximo

en 1998, momento de mayor expansión del sector, superando el 50% de las ventas de automotores. En consecuencia, la masiva entrada de vehículos importados durante toda la década implicó un constante deterioro en la participación de los productos nacionales en el mercado nacional.

Tras una primera aproximación a la trayectoria del mercado interno se analizan los efectos de la apertura en la producción y las exportaciones del sector. Al respecto se pueden señalar dos tendencias disímiles en la década de los noventa. La primera se refiere al período que va desde 1991 hasta 1994 inclusive; la segunda comienza en 1995 y continúa hasta la actualidad. En la primera observamos que la producción presenta un incremento notable asociado, en su

mayor parte, con la evolución del mercado interno. En este período, si bien la cantidad de exportaciones se incrementa más de seis veces la cantidad de 1991 (de 5200 a 38.000 vehículos terminados), su importancia en la producción total es escasamente significativa.

A partir de ese momento, se observa una tendencia completamente distinta determinada por la profundización del MERCOSUR. Se presenta un aumento muy significativo de las exportaciones, que pasan de 40.000 unidades en 1994 a 150.000 en 2001. De esta manera, los vehículos vendidos al exterior se transforman en aproximadamente el 40-50% de la producción total; en consecuencia, las exportaciones se convierten en un eje central de la producción. Desde otra perspectiva, se puede señalar que como las ventas de productos nacionales al mercado interno mantienen (hasta 1999-2000) una tendencia constante, las terminales automotrices ven afectado su ciclo productivo de acuerdo con las exportaciones, especialmente, al mercado brasileño, que es el principal destino exportador. De esta manera, se observa que ambos circuitos comienzan a presentar trayectorias de comportamiento disímiles, independientes la una de la otra; esto muestra que las exportaciones se transforman en una estrategia de producción en sí, no dependiente de los sobrantes de automotores del mercado interno.

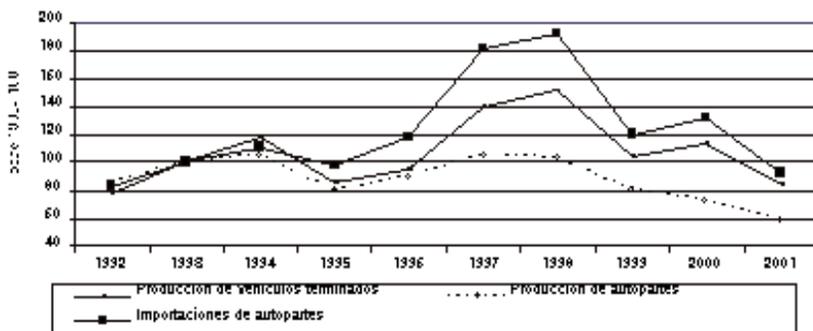
Sin embargo, resulta importante señalar que la dinámica exportadora tiene su principal etapa de expansión en un momento en el que la moneda del principal comprador se encuentra sobrevaluada.

Finalmente, desde 1999 se observa un deterioro en ambos mercados de la producción automotriz, tanto en las exportaciones como en la producción destinada al mercado interno. De esta manera, como consecuencia de la devaluación brasileña y la profundización de la crisis en el mercado interno la producción nacional se ve fuertemente reducida. Con el transcurso del tiempo habrá que indagar si la recuperación en las exportaciones que se muestra en los años 2000 y 2001 mantiene su senda de crecimiento o se eliminan las posibilidades de venta en nuestro país vecino.

Con el objeto de comprender de manera más acabada la dinámica de las importaciones y su influencia en la producción local autopartista -especialmente en el entramado productivo pyme-, se realizó un estudio sobre las principales importaciones del complejo automotriz.

Evolución de la producción e importaciones de autopartes

En el **gráfico N° 1** se comparó la producción nacional de vehículos y autopartes con las importacio-

Gráfico N° 1. Evolución de producción e importaciones de autopartes

Fuente: elaboración propia sobre datos del CEP y Comercio Exterior

nes totales de estas últimas. De manera que, a través del comportamiento de la producción de vehículos terminados, podemos observar los requerimientos totales de insumos para la fabricación de automóviles. El análisis será el siguiente, si los incrementos en la producción de autopartes fuesen mayores que los requerimientos totales, podrían estar ocurriendo dos fenómenos distintos: por un lado, un aumento en los saldos exportables de autopartes o, por otro, una mayor composición nacional de las autopartes en los vehículos terminados -sustitución de importaciones- o una composición de ambos. De lo contrario, si sucediese el fenómeno inverso -donde las importaciones fuesen mayores que los requerimientos

totales- se estaría alterando la composición en los vehículos en desmedro de la producción nacional; es decir, sustituyendo autopartes nacionales por importadas.

Con el objeto de estudiar la evolución de las importaciones de autopartes se realizó una estimación de los principales productos de origen extranjero³.

En términos generales, se observa en el **gráfico N° 1** que la participación de las importaciones se ha incrementado en mayor magnitud que los requerimientos de la fabricación nacional de vehículos terminados. Más específicamente, las tres series muestran trayectorias similares en cuanto al ciclo, pero difieren en dos momentos: entre los años 1993 y 1994 cuando la producción local de autopar-

³ En esta parte del trabajo se utilizaron las autopartes contenidas en el capítulo 87, es decir: chasis con su motor, carrocerías y otras partes y piezas. En este sentido se excluyen motores, partes para motores y neumáticos y cámaras por no encontrarse incluidas en la estimación de producción de la rama 343 (según el código del Clanae) de autopartes.

tes decrece mientras que la importación y la fabricación de vehículos terminados aumentan (la producción local empieza a ceder terreno en comparación con las autopartes provenientes del exterior). Y, luego de la devaluación brasileña en 1999, cuando se observa que la producción de vehículos terminados y las importaciones se incrementan, mientras que la producción de autopartes continúa decreciendo. Con lo cual se verifica, claramente, una mayor utilización de insumos importados en las terminales automotrices. La envergadura de este fenómeno no sólo radica en el hecho de que aun en períodos de crecimiento la incorporación de materiales importados en la fabricación final de vehículos se realiza en desmedro de la producción nacional autopartista, sino -como se profundizará posteriormente- en la dimensión misma que adquiere este proceso.

Otro punto de quiebre se expresa luego del decreto 33 de 1996 mencionado anteriormente. Allí la fabricación nacional de vehículos terminados comienza a recuperarse (aumentando un 20% entre 1996 y 1997), mientras que las importaciones de autopartes crecen, pero en mayor medida que los requerimientos para mantener la misma composición de productos locales e importados (se incrementan un 60%); de forma que la producción local de autopartes -si bien se incrementa en un 15%- decrece significativamente su par-

ticipación en el sector.

En consecuencia, en todo el período se observa un constante incremento de autopartes importadas a costa de la disminución en la utilización de bienes nacionales; esto conlleva a un desplazamiento en la utilización de insumos nacionales por productos provenientes del extranjero. Este elemento resulta central debido a que no nos estamos refiriendo a productos completamente novedosos para la industria local y que, por lo tanto, en un primer momento, sería dificultosa su producción interna; este mecanismo opera en el caso de bienes que se producían localmente y que fueron sustituidos por productos extranjeros. Esto adquiere mayor relevancia si consideramos que la competencia es asimétrica, en términos de que éstos se encuentran protegidos, ya sea por características "naturales" (de tamaño de mercado), históricas (de desarrollo del sector) o por la instauración de regímenes y subvenciones específicas en sus países de origen. En definitiva, genera un importante daño en la producción efectiva y potencial de la industria, y la economía local.

En resumen, la lógica que primó luego de la apertura comercial derivó en la pérdida de participación en el mercado local de la producción nacional, el cierre de numerosas plantas fabriles y reducción de los niveles de empleo (el sector -entre 1993 y 2001- es responsable de la pérdida del 10% de los

puestos de trabajo de la industria manufacturera). A su vez, el redimensionamiento del aparato fabril, condujo a que sólo algunas autopartistas -las "ganadoras" que continúan en actividades- reestructuraran su producción hacia la venta directa a las terminales u otras empresas autopartistas de mayor envergadura; ésta, a su vez, experimentan amplios niveles de competencia con las importaciones y de dependencia de las grandes firmas multinacionales, lo que dificulta el funcionamiento y crecimiento en la actividad sectorial local.

Principales importaciones autopartistas por vehículo terminado

Con el fin de calcular el contenido importado por vehículo se estimaron los montos importados en las principales partidas autopartistas durante la década de los noventa. Están constituidas por motores diesel y de explosión; partes y piezas para motores, neumáticos y cámaras; chasis con su motor; carrocerías; demás partes y accesorios⁴ son presentados en el **cuadro Nº 2**.

Con el objeto de señalar la importancia que las autopartes importadas obtuvieron en la fabricación final de los vehículos, toma-

remos como referencia la información presentada por Booz Allen & Hamilton (2001). En este informe se señalan los costos totales y el precio en la fabricación de los vehículos terminados. Allí se determina que el precio ex fábrica de un vehículo sin impuestos (excluyendo todos los impuestos y gravámenes, hasta aquellos que forman parte del costo de producción empresario, como los aportes patronales) era de 9.040 pesos. En definitiva, si suponemos una tasa de ganancia media del 5% que tendría la empresa terminal y se lo restamos al precio sin impuestos, y consideramos -como también se señala en el informe- que las materias primas y los componentes o autopartes constituyen el 85% del costo total del vehículo, obtenemos que, a grandes rasgos, el costo total de materias primas e insumos era, en 2000, de 7300 pesos.

Con lo cual, según lo señalado, la relación de las principales autopartes importadas con el total de materias primas y componentes es (para el año 2000) 4800 /7300 pesos. Esto nos brinda en 2000, una participación superior al 67% total en los insumos (incluyendo autopartes y otros insumos que no forman parte del complejo automotriz). Es importante señalar que este monto resulta bastante opti-

⁴ Las partidas seleccionadas fueron: neumáticos y cámaras: 40111000, 40112010, 40112090, 40131010, 40131090;-motores de explosión: 84073410, 84073490, 84079000; motores diesel: 84082010, 84082020, 84082030, 84082090, 84089090;chasis con su motor: 8706; carrocerías: 8707; partes y accesorios 8708.

Cuadro N° 2. Evolución de la importación de las principales autopartes

	1992	1993	1994	1995	1996
Motores de explosión	s/d	29.249.185	29.463.983	4.591.820	135.660.123
Motores diesel	s/d	81.824.636	118.795.340	161.175.432	170.545.822
Partes y piezas para motores	s/d	149.053.642	167.880.466	137.256.717	161.330.458
Neumáticos y cámaras	82.203.135	68.799.167	83.752.057	81.196.582	123.579.400
Chasis con su motor	44.013.591	65.023.603	12.813.208	3.965.843	4.724.330
Carrocerías incluidas cabinas	11.298.112	22.615.536	33.267.012	34.995.178	53.732.237
Partes y accesorios	622.728.952	733.738.228	860.661.502	765.423.436	904.860.630
Parachoques y sus partes	30.241.284	22.022.392	25.764.923	13.884.253	18.366.978
Los demás accesorios p/ carr.	195.413.682	228.232.908	286.413.853	260.814.306	331.006.779
Frenos	29.453.654	40.005.440	52.274.617	46.095.387	54.681.387
Cajas de cambio	102.820.377	100.153.775	145.913.634	110.367.489	95.596.481
Ejes con diferencial	54.949.272	43.121.856	58.850.351	54.582.111	45.324.321
Ejes portadores	19.194.029	26.909.699	30.309.930	28.428.373	46.612.636
Ruedas, sus partes y acc.	5.935.987	13.595.210	21.654.902	17.567.005	25.104.584
Amortiguadores	24.910.873	19.609.832	17.465.588	9.002.340	11.234.095
Los demás	159.809.794	240.087.116	222.013.704	224.682.172	276.933.369
Total autopartes	760.243.790	1.150.303.997	1.306.633.568	1.188.605.008	1.554.433.000

	1997	1998	1999	2000	2001
Motores de explosión	207.498.252	149.506.217	87.720.631	106.989.186	80.351.892
Motores diesel	248.426.457	235.749.397	152.591.205	109.891.278	93.252.960
Partes y piezas para motores	200.171.967	191.271.725	131.698.439	145.952.393	88.519.061
Neumáticos y cámaras	165.916.734	176.271.952	162.321.819	177.185.444	134.104.196
Chasis con su motor	20.490.363	31.932.299	29.036.547	24.270.158	16.962.011
Carrocerías incluidas cabinas	42.041.492	29.118.195	22.246.487	16.629.161	7.661.491
Partes y accesorios	1.427.354.140	1.514.219.296	938.373.656	1.043.287.855	728.072.939
Parachoques y sus partes	23.180.184	26.451.733	14.674.490	20.154.582	11.031.664
Los demás accesorios p/ carr.	579.348.333	559.641.704	302.548.955	355.836.037	252.281.360
Frenos	78.259.740	79.140.646	54.278.915	61.211.578	45.076.667
Cajas de cambio	145.235.721	183.117.759	102.964.558	119.987.368	88.694.666
Ejes con diferencial	70.250.347	79.375.357	47.035.067	53.727.915	39.201.373
Ejes portadores	39.109.318	49.105.214	28.960.410	28.466.554	17.669.702
Ruedas, sus partes y acc.	40.814.636	53.945.210	35.633.577	36.629.064	27.122.657
Amortiguadores	19.836.000	17.384.165	12.359.124	13.095.068	11.028.839
Los demás	431.319.861	466.057.508	339.918.560	354.179.689	235.966.011
Total autopartes	2.311.899.405	2.328.069.081	1.523.988.784	1.624.205.475	858.709.842

Fuente: elaboración propia sobre datos del INDEC, Comercio Exterior

mista, debido a que no se están calculando todos los componentes importados (sólo se conside-

ran las principales autopartes: en el año 2000 el conjunto de importaciones aquí trabajadas repre-

sentaba aproximadamente el 53% de las importaciones totales del complejo autopartista⁵). Así, se comprueba la importancia del fenómeno. En consecuencia este nuevo escenario de negocios llevó a la primacía de bienes extranjeros en la producción final y a un proceso de concentración de la producción, determinando una reducción en el aparato productivo no sólo de la industria automotriz, sino de aquellas actividades que se encontraban directamente vinculadas con ella.

Importaciones del complejo autopartista

La relevancia que obtuvieron las importaciones en el mercado interno, ya sea a través de una mayor cantidad de vehículos importados como por el notable crecimiento que experimentaron las autopartes de origen extranjero, condujo a un desplazamiento de la producción local en la economía doméstica. Con el objeto de comprender estas modificaciones se realizó un seguimiento de las principales importaciones autopartistas. La falta de información estadística concerniente a la pro-

ducción de autopartes no permite establecer un paralelo entre la trayectoria de las importaciones de cada producto con su correspondiente en la producción nacional; en su defecto -y con el objeto de cubrir esa escasez de información- se utilizaron series agregadas de producción autopartista y vehículos terminados.

En el **cuadro Nº 2** se presenta la evolución de las importaciones de las principales partidas autopartistas. Ellas son: motores de explosión y diesel; partes y piezas para motores; neumáticos y cámaras; chasis con su motor (motores no incorporados en otra parte); carrocerías incluidas las cabinas y otras partes y accesorios⁶.

- Producción e importaciones de carrocerías

En esta sección analizaremos la producción de vehículos terminados con las importaciones de carrocerías. Como consecuencia de la no existencia de estimaciones de la producción de autopartes para la década de los noventa, trataremos de deducir la evolución de la producción local a través de los montos importados y la fabricación de vehículos terminados.

⁵ Según la información suministrada por AFAC, las importaciones del complejo autopartista (incluyendo neumáticos) era en el año 2002 de 3.042 millones de dólares.

⁶ El comercio exterior de carrocerías (cap. 87.07), chasis (cap. 87.06) y partes y accesorios (cap. 87.08), se encuentran comprendido por aquellas partidas correspondientes a vehículos automóviles, tractores, velocípedos, vehículos automóviles para el transporte de 10 ó más personas, automóviles para turismo y vehículos para el transporte de mercancías. En el rubro de motores y neumáticos se consideran aquellos vehículos comprendidos en las partidas precedentes.

En el **cuadro N° 2** podemos observar, en primer lugar, que las importaciones de carrocerías crecen sistemáticamente hasta 1996, cuando expresan su punto máximo (alcanzando un 140% en relación con 1993) para luego comenzar a decrecer en forma continua. En la comparación del incremento de las importaciones con las variaciones observadas en la producción de vehículos⁷, se observa que la tasa de incremento de las primeras es mayor que la tasa de crecimiento de la producción de vehículos terminados, de ello se deduce que existió -hasta 1998- una mayor utilización de carrocerías importadas en el mercado doméstico. Con lo cual, la producción nacional de carrocerías, inevitablemente se vio perjudicada ante la mayor importancia de la producción extranjera en la producción final. Es importante aclarar que el comercio exterior de este producto es completamente deficitario durante toda la década de los noventa; de manera, que en este caso no resulta viable el argumento de una salida exportadora. Luego, de la devaluación brasileña se verifica el fenómeno contrario, cuando la producción nacional participa en mayor medida en la producción final.

- *Comercio exterior de chasis*

En el trabajo se analizan las importaciones y exportaciones de chasis. El singular comportamiento de las primeras y la falta de información concerniente a la producción, nos condujo necesariamente al análisis de las exportaciones. El examen fue el siguiente: si en el mercado interno decrece el requerimiento de insumos para la fabricación de vehículos terminados, sólo puede haber un incremento en la producción de chasis si se lo comercializa en el exterior, es decir, si aumentan los saldos exportables. De lo contrario, si disminuyen las exportaciones, aumentan las importaciones y la producción de vehículos se encuentra estancada o en descenso, la producción de chasis debería estar disminuyendo.

En el **cuadro N° 2** se observa cómo los montos importados crecen con el aumento de la producción a comienzos de la década de los noventa (1992- 1993) y luego disminuyen hasta 1996; a partir de allí las importaciones se incrementan sustancialmente. Comparando las series de importación y exportación obtenemos que -entre 1992 y 1996- como consecuencia del significativo crecimiento de las exportaciones, la disminución en el mercado interno de autopartes importadas y el crecimiento en la fabricación de vehículos termina-

⁷ Se realiza sobre la base de la Encuesta Industrial elaborada por el INDEC y comprende la fabricación de automóviles de turismo, vehículos automotores para el transporte público de pasajeros, camiones, trineos, carritos, camionetas, tractores, chasis con motores para los vehículos mencionados, y motores de combustión interna.

dos, la producción de chasis atravesaría por una fase expansiva. Luego de 1996, mientras que la producción de vehículos terminados se encontraba prácticamente estancada o directamente en descenso, se produce una notable caída de los saldos exportables y un significativo aumento de los montos importados. Con lo cual, se induce que la producción de chasis no atravesó por la misma suerte que en el periodo anterior. Es decir, que a partir de 1996 se observa un incremento en las importaciones y una abrupta caída de las exportaciones; que generan en algunos años déficit comerciales superiores a los 20 millones de dólares. En este contexto se verifica que las importaciones a partir de 1996 operaron en desmedro de la producción local de chasis.

- Comercio exterior de motores

Del mismo modo que la producción de chasis, no se encuentran estimaciones específicas sobre la correspondiente a motores (incluyendo motores de explosión y diesel). En consecuencia, se analizó la evolución del comercio exterior. Dos factores se pueden señalar al respecto: -por un lado, un importante y creciente déficit comercial hasta 1998 (luego se observa un descenso como consecuencia de la retracción de las importaciones); -y por otro, aun en épocas de expansión de las exportaciones, el déficit del agrupamiento continuaba en crecimiento.

La exportación de motores au-

menta de manera notable hasta 1997 y luego comienza a descender. Al igual que en el resto de las autopartes presentadas anteriormente, este comportamiento se encuentra asociado a la dinámica económica del Brasil, donde con un tipo de cambio sobrevaluado y en épocas de expansión, aumenta sistemáticamente sus importaciones; pero luego, con el descenso en el ciclo productivo las exportaciones argentinas descienden. En cuanto a la dinámica de las importaciones también se verifica un notable incremento hasta 1997, y luego un descenso importante. Es decir, que si lo comparamos con la evolución de la producción de vehículos terminados, obtenemos, en primer lugar, que las importaciones de motores crecen en una mayor cuantía que lo realizado por los vehículos terminados. Así para 1997 las importaciones de motores se habían incrementado en más de un 300%, mientras que la producción final de vehículos lo hacía en un 40%. A su vez, en el año 2000, la fabricación de automotores se encontraba un 20% por encima del valor observado en 1993; pero, la importación se hallaba en un 95% por encima de sus niveles de 1993. En otras palabras, el mercado interno de motores (que es una de las autopartes que generan mayor valor agregado y puestos de trabajo), ha atravesado por una importante avalancha de motores importados, aumentando así la competencia -desigual por cierto- con la producción local. Un rasgo central

de este rubro es el creciente nivel de ensamblado a través de la importación de partes y piezas. En consecuencia, durante la década pasada se observó un creciente nivel de importaciones de partes y piezas de motores (proveniente del MERCOSUR, Europa y Estados Unidos), el ensamblado de las mismas en nuestro país y la posterior exportación al Brasil.

- Otras importaciones de autopartes

En términos generales se pueden señalar tres etapas: 1992-1994 cuando las importaciones aumentan en una magnitud considerable, desde 1996 hasta 1999 cuando se incrementan notablemente y, finalmente, luego de 1999 cuando descienden tanto como consecuencia de la devaluación brasileña, como por la recesión del mercado interno local.

La evaluación específica de la trayectoria de cada conjunto, muestra que la partida "otros componentes para carrocerías" parte de niveles inferiores a los de 1993, pero en 1997 alcanzó un crecimiento del 150% en relación con el año base. Luego, decrece con la devaluación brasileña y vuelve a incrementarse con la recuperación del mercado local; es decir, que posee un comportamiento similar a lo acontecido con las importaciones de carrocerías.

La importación de "cajas de cambio" también presentó una trayectoria similar, pero mostrando un notable incremento luego de la

instauración de 1996 con la ampliación de los contenidos máximos importados.

La partida "ejes con diferencial" presentó un descenso hacia 1993, año en que la producción tanto de automotores como de autopartes se encontraba en plena fase de crecimiento. Sin embargo, luego muestra un crecimiento similar al resto; esto es, que las importaciones se incrementan en gran magnitud luego de 1996 y descienden notablemente hacia el año 1999.

El rubro de "neumáticos y cámaras" presenta un comportamiento singular, en términos en que en el período 1993- 2000 muestra un crecimiento constante y creciente, alcanzando el 150% de variación. A su vez, en el año 2001 presenta una importante disminución superior al 200%, descendiendo aún por debajo de los niveles de 1993.

En este apartado hemos desarrollado la evolución que han tenido las importaciones autopartistas durante la última década. En tal sentido se verifica un significativo incremento de las importaciones de autopartes, junto con una importante reducción del contenido local en la fabricación final de vehículos terminados. De esta forma, se observó que la apertura comercial y los regímenes que rigieron en el sector, operaron permitiendo un desplazamiento de la producción nacional autopartista en favor de un mayor contenido importado. A su vez, se comprobó que si bien luego de su instaura-

ción ha habido un aumento de los montos exportables en algunas partidas, estos no llegan a ser significativos en relación con los elevados niveles alcanzados por las importaciones. Es más, en algunos casos, las exportaciones tienen más que ver con la importación de productos y su posterior ensamblaje, que con un incremento en los saldos exportables de producción nacional. A su vez, y citando el trabajo realizado por M. Elena Montero (1998) se verifica que con excepción de las cajas de velocidad los rubros exportables más importantes poseen bajo contenido tecnológico y, además, que “el régimen genera un sesgo a la importación de autopartes con mayor valor agregado en lugar de estimular la producción interna”⁸. De esta manera, los niveles alcanzados por las importaciones, el mayor contenido importado por vehículo terminado, el creciente nivel de ensamblaje, la baja importancia que poseen las exportaciones de algunas partidas y su especialización en productos con bajo contenido tecnológico y valor agregado, nos conducen a afirmar que, en la década de los noventa, se verifica una disminución de la producción “real” del sector automotriz, junto con una reducción del aparato productivo local y una consiguiente pérdida de capacidad productiva sectorial.

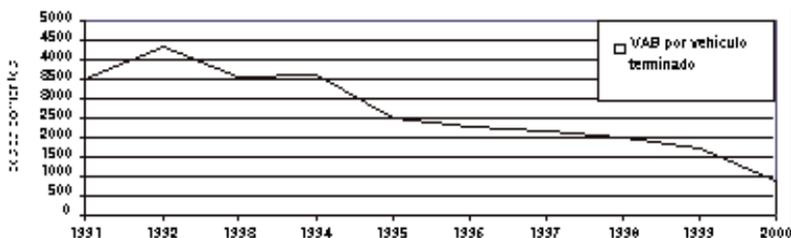
Estudio de caso: Renault

Luego de analizar la evolución negativa que atravesó en términos productivos el sector automotriz, se tomó como referencia a la empresa Renault. El objetivo fue visualizar, a partir de un caso particular, la tendencia del valor agregado en el comportamiento adquirido por las terminales automotrices en la década de los noventa. La información se presenta sólo sobre Renault debido a que ésta cotiza en la Bolsa Comercio y, de esta forma, es la única a cuyos baances se puede acceder

Podemos observar -por intermedio del **gráfico N° 2**- que el valor agregado por vehículo producido disminuye sistemáticamente durante toda la década de los noventa. En este período se presentan dos saltos muy importantes: el primero ocurre entre 1994 y 1995 y el segundo, luego de la devaluación brasileña en 1999. Esta tendencia declinante en el valor agregado nos muestra que también es válido para el caso del sector automotriz, la dinámica de la industria manufacturera donde se terceriza parte del proceso productivo. De esta manera, se comprueba la envergadura del proceso de sustitución de producción nacional por bienes de origen extranje-

⁸ Montero, María Elena; p. 42; "Evolución de la industria de autopartes en el período 1992- 1996. En el marco del Régimen Automotriz de Intercambio Compensado"; Tesis de Posgrado; Tutor: Pablo Gerchunoff; Programa de posgrado en economía de gobierno; ITDT- ISEG; Buenos Aires; marzo 1998.

Gráfico Nº 2. Evolución del valor agregado en el sector automotriz. Estudio de caso: Renault



Fuente: Elaboración propia en base a los Balances de Renault.

ro, dando lugar a una significativa reducción de la producción nacional en el armado final de los vehículos. Además, si comparamos los **gráficos Nº 1 y 2**, verificamos que ambos son completamente congruentes -a pesar de ser uno para el total del sector automotriz y otro para un caso particular-. En el primero se observa el aumento de los contenidos de insumos importados por vehículo terminado; mientras que en el segundo se presenta la pérdida de valor agregado que este proceso conlleva. Es así como durante la década de los noventa, se verifica la reducción de la producción local, del valor agregado por vehículo y, en consecuencia, un mayor componente importado en cada uno de ellos. Ahora bien, no sólo es importante la existencia de este proceso en sí, sino la magnitud que adquiere. El valor agregado, en 1992, de aproximadamente \$ 4000 por auto, en el año 2000 este se había reducido a menos de \$ 900 (tipo de cambio \$1 = US\$ 1).

A modo de conclusión

En el transcurso del trabajo se indagaron los cambios acontecidos en el sector automotriz en escalas mundial, regional y local y las consecuencias que de éstos se derivan. En consecuencia verificamos dos escenarios disímiles, pero que actúan conjuntamente. El primero de ellos, se encuentra determinado por la inserción directa que tuvo la economía argentina y, específicamente, el sector automotriz en el comercio mundial a comienzos de la década de los noventa. Se señala como principal eje la modificación en la estructura productiva entre terminales automotrices y autopartistas y la consecuente transformación de la cadena productiva sectorial. Mientras que en el segundo, se destacan concretamente las transformaciones que se derivan de esta nueva "función de producción".

Con respecto al primer escenario, encontramos que la apertura comercial y la reinserción del sec-

tor en el mercado mundial condujo a la modificación de la relación entre las terminales automotrices y las empresas autopartistas. En este sentido, la conducta de las primeras ha sido la reinserción en la economía doméstica. Esta nueva etapa se va a caracterizar por el aumento de la producción de vehículos terminados y, a partir de la instauración del MERCOSUR, la exportación. En este marco, también se observa la llegada al mercado de autopartistas globales; es decir, empresas multinacionales que producen con economías de escala trabajando en escala regional. Estas se introducen en los mercados ya sea por la visualización de las potencialidades de crecimiento del mercado regional o a pedido directo de las terminales automotrices. En el nuevo escenario se modifica la forma de funcionamiento del sector; especialmente, el segmento autopartista que comienza a operar a través de anillos de proveedores. Así las empresas autopartistas globales se encargarán de situarse en los eslabones principales de la cadena, esto es, estableciendo un vínculo directo con las terminales automotrices. Las empresas autopartistas nacionales pymes presentan un corrimiento a los eslabones segundo y tercero de la cadena. Es decir, que se transforman en proveedores de bienes más genéricos, con menor contenido tecnológico o destinan su producción al mercado de reposición. Los rasgos salientes a resal-

tar de estas empresas, es que (salvo aquellas que destinan sus bienes al mercado de reposición) se encuentran sujetas a las directivas de las terminales y de las casas matrices. Las mismas se refieren a plazos de entrega de productos, transferencia directa de tecnología, licencias internacionales, importaciones, márgenes de beneficios, etc. Este proceso, a su vez, condujo a una mayor concentración en el mercado autopartista. Como consecuencia, se observa un retroceso en el sector autopartista de las firmas locales, su reducción y una menor capacidad productiva.

Esta forma de funcionamiento ha derivado en una modificación en la función de producción sectorial, donde se introduce el segundo escenario analizado. Esta transformación, se encuentra basada sobre la mayor incorporación de importaciones en el sector automotriz. Esta mayor presencia extranjera se verifica tanto en el mercado de bienes finales, como en los insumos utilizados en el proceso productivo. Con respecto a los vehículos terminados, se observó una sistemática pérdida de participación nacional en las ventas realizadas al mercado interno. A su vez, las exportaciones se han incrementado en una gran cuantía, pero dependiendo en gran medida de la evolución del mercado brasileño. La evolución estará sujeta al condicionamiento de la trayectoria de la economía de nuestro país vecino.

Con respecto a las importaciones de autopartes, se verifica un notable incremento. La dimensión que ha adoptado este proceso condujo a la disminución relativa de la producción autopartista nacional; transformación que derivó en una importante pérdida de participación de las autopartes locales por vehículo. A su vez, en este contexto se produce una mayor especialización de la producción nacional autopartista en bienes con escaso contenido tecnológico y valor agregado. Con respecto a las exportaciones, en los rubros analizados, si bien se verifica una expansión, ésta pierde relevancia en relación con los montos importados. Además, se verificó la existencia de un significativo proceso de ensamblado de insumos importados, que, luego, convirtiéndose en productos finales serían reenviados al exterior bajo la forma de exportaciones.

En consecuencia, el tipo de cambio sobrevaluado, las restricciones de financiamiento que atravesaron las firmas de menor tamaño relativo, los regímenes sectoriales vigentes y la competencia desigual con los productos extranjeros generaron la reducción del segmento autopartista, junto con el quebranto de numerosas empresas y la desaparición de los puestos de trabajo que ello implica.

En el trabajo se comprobó que las modificaciones estructurales acontecidas en el sector han conducido a una importante pérdida de participación de la producción nacional en la fabricación de los automotores y con ello la contracción del aparato productivo y el empleo sectorial. En consecuencia, si bien se pueden cuestionar los anteriores regímenes promocionales junto con los grados de eficiencia productiva que operaban en el sector y concluir en la necesidad de un profundo cambio estructural, no parece que este haya sido el mejor camino. Debido a que en la última década se destruyó gran parte de las capacidades productivas creadas antaño; se perdieron, importantes eslabones de producción "hacia atrás", desaparecieron numerosos establecimientos fabriles, puestos de trabajo, recursos humanos y tecnológicos. En definitiva, la gran relevancia que posee el sector en la economía nacional condujo a que el proceso de "destrucción creativa" se verificase para las grandes automotrices multinacionales, en desmedro no sólo del capital productivo nacional, sino de la industria manufacturera y la economía local en su conjunto.

Bibliografía

Anuarios Estadísticos, A.D.E.F.A.; Buenos Aires; 1991-2001.

- Azpiazu, Daniel; *La concentración en la industria argentina a mediados de los años noventa*; FLACSO- Eudeba; Buenos Aires; 1998.
- Azpiazu, D.; Basualdo, E.; Schorr, M.; "La industria de neumáticos en los años noventa"; FETIA; CTA; Sindicato Único de Trabajadores del Neumático; Buenos Aires, Agosto 2000.
- Bolsa de Comercio de Córdoba; "Evolución y perspectivas del sector automotriz y autopartista"; Instituto de Investigaciones Económico Financieras y del Mercado de Capitales; Córdoba; noviembre 1996.
- Booz Allen & Hamilton; "La industria automotriz. Estado de situación y escenario de desarrollo futuro"; Estudio conjunto realizado con A.D.E.F.A.; Buenos Aires; Julio 2001.
- CEPAL; "El desempeño industrial argentino. Más allá de la sustitución de importaciones", Coordinador Kosacoff; Buenos Aires; 2000.
- Girado, Gustavo; "Vinculo empresa terminal/ empresa autopartista"; Revista **Realidad Económica** 148; Buenos Aires; mayo 1997.
- Grupo Redes; "Estudio del Sector Autopartista en la Provincia de Buenos Aires"; Instituto de Estudios Sociales de la Ciencia y la Tecnología; Universidad Nacional de Quilmes; Consejo Federal de Inversiones; Buenos Aires; Junio 2000.
- INDEC; Censo Nacional Económico; Buenos Aires; 1994.
- INDEC; Comercio Exterior; Series estadísticas; Buenos Aires; 1990-2000.
- Kosacoff, Bernardo; "Hacia un mejor entorno competitivo de la producción automotriz en la Argentina"; CEPAL; Documento de trabajo N° 82; Buenos Aires; julio 1999.
- Makuc, Adrian; Ablin, Eduardo; *Comercio Exterior*; Errepar; Buenos Aires; noviembre 1997.
- Montero, María Elena; "Evolución de la industria de autopartes en el período 1992- 1996. En el marco del Régimen Automotriz de Intercambio Compensado"; Tesis de Postgrado; Tutor: Pablo Gerchunoff; Programa de postgrado en economía de gobierno; ITDT- ISEG; Buenos Aires; Marzo 1998.
- Nofal, Beatriz; "Diagnóstico de Competitividad industrial. Síntesis Regional. Sector automotriz y autopartes"; Buenos Aires; septiembre 1994.
- Reporte Industrial 1999; Centro de Estudios para la Producción; Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos; Buenos Aires; 1999.
- Revista *Overview*; M & S Consultores; edición número 269; enero 1997.
- Revista *Perspectives*; "La industria automotriz"; Perspectives 1136; pp. 18-32; 1997.
- Schvarzer, Jorge; *La industria que supimos conseguir- Una historia político-social de la industria argentina*; Editorial Planeta; Buenos Aires; 1996.
- Schvarzer, Jorge; "La reconversión de la industria automotriz argentina: un ba-

lance a mitad de camino"; Revista *Ciclos*; Año V; Vol. V; número 8; Buenos Aires; primer semestre de 1995.

Schvarzer, Jorge; "La estructura productiva argentina a mediados de la década del noventa. Tendencias visibles y un diagnóstico con interrogantes"; CEEED; Instituto de Investigaciones Económicas; Facultad de Ciencias Económicas; Universidad de Buenos Aires; Buenos Aires; Julio 1997.

Schvarzer, Jorge; Rojas Breu, Mariana; "Crecimiento y renovación del capital productivo en la Argentina. Un análisis exploratorio sobre la década del noventa"; Centro de Estudios de la Situación y Perspectivas de la Argentina; Instituto de Investigaciones Económicas; FCE; UBA; Buenos Aires; Diciembre 2001.

Sierra, Pablo; Prieri, Silvia; Ramal, Pablo; "La Industria Automotriz y Autopartista Argentina"; Documentos de Trabajo C.F.I.; Disponible en www.cfired.org.ar; 2001.

UADE; "La industria automotriz en la Argentina"; Instituto de Economía; Universidad Argentina de la Empresa; N° 7; Buenos Aires; julio 1998.

Vispo, Adolfo, "Reservas de mercado, cuasi rentas de privilegio y deficiencias regulatorias: el régimen automotriz argentino" en *La desregulación de los mercados. Paradigmas e inequidades de las políticas del neoliberalismo*; Azpiazu, Daniel Compilador; Grupo Editorial Norma; Buenos Aires; 1999.



Juan Manuel Fangio