

Dinámica productiva y generación de empleo en el sector automotriz. Argentina durante la postconvertibilidad

Juan E. Santarcángelo*

Resumen

La crisis del año 2001 marcó un punto de inflexión en la economía argentina. A partir de la devaluación del peso y el abandono del régimen de convertibilidad el país ha registrado tasas de crecimiento anuales promedio del orden del 8% y ha generado alrededor de cinco millones de puestos de trabajo. En el marco de estas transformaciones, uno de los rasgos centrales del período postdevaluación es que por primera vez desde la última etapa de la industrialización por sustitución de importaciones (ISI), el sector industrial ha crecido a tasas mayores que el promedio de la economía. Sin embargo, las transformaciones al interior de cada una de las ramas industriales no han sido homogéneas, y mientras sectores como Química y Plásticos, y Alimentos, Bebidas y Tabaco registraron una caída en su peso relativo; los sectores Automotriz y Siderurgia se vieron fuertemente beneficiados durante estos últimos años.

En este contexto, los propósitos del presente trabajo son primero, examinar por un lado, el rol desempeñado por el sector automotriz en el actual proceso de crecimiento, los cambios en los niveles de producción registrados; segundo analizar la creciente vinculación y dependencia del sector automotriz con el mercado externo; y por último, brindar elementos que permitan dar cuenta de la capacidad que tiene este sector a la hora de generar empleo así como estimar el nivel de rentabilidad y la forma que ha asumido la distribución del excedente generado por el sector. Finalizamos el trabajo pensando posibles estrategias de desarrollo que pueden extraerse a la luz de la evidencia encontrada.

Palabras clave: sector automotriz, dinámica productiva, rentabilidad, empleo, políticas económicas

Abstract

The 2001 crisis marked a turning point in the Argentine economy. Since the devaluation of the *peso* and abandonment of the convertibility regime the country has recorded yearly rate of growth average

Recibido: 22-04-2013 Aceptado:06-08-13

* Investigador Adjunto del CONICET y del Área de Economía Política del Instituto de Industria, Universidad Nacional de General Sarmiento. Correo electrónico:jsantarc@ungs.edu.ar

of 8% and has generated about five million jobs. Within the framework of these transformations, one of the central features of the postdevaluation period is that for the first time since the last stage of Import Substitution Industrialization (ISI), the industrial sector has grown at higher rates than the average of the economy. However, the changes within each of the industrial branches have not been homogeneous, and while sectors such as Chemicals and Plastics, and Food, Drinks and Tobacco recorded a fall in their relative *peso*. Automotive and Steel industries have been greatly benefited during these past years.

In this context, the aims of this study are: first, on one side, to examine the role played by the automotive sector in the current process of growth, changes in production levels recorded; secondly, to analyze the growing relationship and dependence on the automotive sector with the external market; and finally, to provide elements which allow to account of the capacity that has this sector when it comes time to generating employment as well as estimate the level of profitability and how it has taken over the distribution of the surplus generated by the sector. We finish this paper thinking about possible development strategies that can be drawn to the light of the evidence found.

Keywords: Automotive, dynamics of production, profitability, employment, economic policies.

JEL Classification: L10, L62

Résumé

La crise de l'année 2001 a indiqué un point d'inflexion dans l'économie argentine. Depuis la dévaluation du peso argentin et l'abandon du régime de convertibilité, l'Argentine a enregistré des taux de croissance annuels moyens de l'ordre de 8 %, et elle a généré près de cinq millions d'emplois. Dans le cadre de ces transformations, l'un des traits centraux de la période postdevaluación est que pour la première fois après la dernière étape de l'Industrialisation par Substitutions des Importations (ISI), le secteur industriel a augmenté à des taux plus élevés que la moyenne de l'économie. Toutefois, les transformations à l'intérieur de chacune des branches industrielles n'ont pas été homogènes, tandis que secteurs comme la Chimie et matières plastiques, et l'alimentation, des boissons et du tabac, ont enregistré une chute dans leur peso relatif. Les secteurs de l'automobile et de la sidérurgie ont été fortement bénéficiés au cours des ces dernières années.

Dans ce contexte, les buts du présent travail, sont tout d'abord, examiner d'un côté le rôle joué par le secteur automobile dans le processus de croissance actuel et les changements dans les niveaux de production enregistrés; deuxième, analyser la participation accrue du secteur automobile avec le marché externe; et enfin, fournir des éléments permettant de rendre compte de la capacité du secteur au moment de générer des emplois ainsi que estimer le niveau de rentabilité et la forme qui a assumé la distribution l'excédent généré par le secteur. Nous terminons cet article pensant les possibles stratégies de développement qui peuvent être tirées à la lumière de l'évidence trouvé.

Mots-clés: Secteur automobile, dynamique de production, rentabilité, emploi, politiques économiques.

I. Introducción

Desde el año 1998 Argentina entró en una dinámica decreciente de su economía que culminó con la crisis de comienzos del presente siglo y que significó un punto de inflexión en la economía nacional. A partir de la devaluación del peso y el abandono del régimen de convertibilidad el país ha registrado tasas de crecimiento anuales promedio del orden del 8% que han tenido virtuosos impactos en el mercado de trabajo donde el país ha generado alrededor de cinco millones de puestos de trabajo.

Uno de los rasgos centrales de este período es que por primera vez desde la última etapa de la industrialización por sustitución de importaciones (ISI), el sector industrial ha logrado crecer a tasas mayores que el promedio de la economía. Sin embargo, las transformaciones al interior de cada uno de los sectores industriales no han sido homogéneas, y mientras sectores como Química y Plásticos y Alimentos, Bebidas y Tabaco registraron una caída en su peso relativo; los sectores Automotriz y Siderurgia se vieron fuertemente beneficiados durante estos últimos años.

En este contexto, los propósitos del presente trabajo son primero, examinar por un lado, el rol desempeñado por el sector automotriz en el actual proceso de crecimiento, los cambios en los niveles de producción registrados; segundo analizar la creciente vinculación y dependencia del sector automotriz con el mercado externo; y por último, brindar elementos que permitan dar cuenta de la capacidad que tiene este sector a la hora de generar empleo así como estimar el nivel de rentabilidad y la forma que ha asumido la distribución del excedente generado por el sector. Finalizamos el trabajo pensando posibles estrategias de desarrollo que pueden extraerse a la luz de la evidencia encontrada.

A la luz de estos objetivos, el trabajo se estructura en seis secciones. En la siguiente sección analizamos las principales transformaciones y tendencias que ha exhibido el sector industrial y en particular el sector automotriz desde el modelo sustitutivo de importaciones hasta la crisis del 2001 con el objeto de poder contextualizar históricamente la evidencia encontrada en el presente trabajo. En la tercera sección estudiaremos las principales características que muestra el complejo automotriz en relación a su dinámica productiva así como a la evolución de la productividad. En la cuarta sección repasamos la relación que el sector terminal y autoparte tiene con el mercado internacional así como la evolución de la relación entre las exportaciones y la producción nacional y las importaciones y las ventas internas. En la quinta sección analizamos la capacidad que ha evidenciado el sector en materia de generación de empleo y como el excedente generado por el sector ha sido distribuido entre las diferentes actores. Por último, cerramos el trabajo presentando las principales conclusiones del mismo y pensando posibles recomendaciones de política económica destinada a desarrollar el sector en el futuro.

II. Tendencias generales del sector automotriz en Argentina

El sector automotriz ha ocupado un lugar central dentro del entramado industrial argentino desde los comienzos de la industrialización en nuestro país. En términos generales, el complejo automotriz se encuentra compuesto por dos ramas básicas. Por un lado, la producción terminal, conformada por las empresas que se dedican a la producción de vehículos automotores –ya sean automóviles, vehículos utilitarios o de transporte de cargas y pasajeros–; y por otro lado, el sector autopartista que se especializa en la producción de partes, piezas y conjuntos de autopartes para la producción de automotores. Históricamente la importancia y centralidad del sector se explicaba por la capacidad dinamizadora que poseía producto de sólidos eslabonamientos verticales y producto de la capacidad del complejo para generar nuevos puestos de trabajo. De este modo, y favorecido por la aplicación de distintos regímenes de estímulo y protección durante el modelo de industrialización por sustitución de importaciones, el sector se constituyó en uno de los pilares de la industria alcanzando a mediados de los años sesenta un nivel de desarrollo que permitía desde la fabricación de automóviles para consumo final hasta motores diesel para camiones, pasando por toda una variedad de maquinaria y equipos que se habían desarrollado como complemento de la producción terminal (Santarcángelo y Pinazo, 2009a).

En lo que refiere al sector autopartista, está compuesto por más de mil empresas en la actualidad donde sobresalen algunas firmas que por su tamaño son parte de la élite industrial argentina para el período estudiado. En este sentido, pueden destacarse los casos de Scania (que si bien corresponde a una empresa terminal, no produce en nuestro país vehículos automotores, sino que solo fabrica localmente cajas de cambios), Mirgor, Dana y Famar Fueguina. Por otra parte, en el sector terminal se han desempeñado desde comienzos de siglo nueve empresas que producen localmente y que tienen la particularidad de ser todas firmas en manos del capital extranjero. Por orden de importancia de acuerdo a su peso en las ventas totales, las empresas terminales que se encuentran operando en el país son: Volkswagen, Ford, Toyota, Peugeot-Citroën, General Motors, Renault, Fiat, Mercedes Benz e Iveco. Asimismo, en los últimos años se han incorporado al sector BMW, Chrysler y Hyundai; y es importante remarcar que dada su relevancia en términos de su volumen de facturación, todas las firmas que se desempeñan en el sector terminal componen la cúpula industrial durante todos los años del período analizado, y explican en conjunto aproximadamente el 16% del total de ventas de la cúpula en el año 2010.

Sin embargo la lógica de producción no se ha mantenido constante en el tiempo. Durante el período de la industrialización por sustitución de importaciones, la producción de vehículos tenía como destino casi exclusivo el mercado interno, por lo que las plantas instaladas por las grandes multinacionales automotrices reproducían en líneas generales los establecimientos de las casas matrices, aunque frecuentemente con estándares de productividad alejados de los observados en sus países de origen¹. El diferencial de productividad entre la

1 Sourrouille (1980) estima que los costos locales de la producción automotriz eran aproximadamente dos veces y media más elevados que los existentes en los principales países productores.

producción doméstica y la desarrollada en los principales países productores de automotores se debía, entre otros factores, a la menor escala de las plantas locales -cuya producción se encontraba acotada por el tamaño del mercado interno- y al hecho de que las firmas multinacionales instaladas en el país, sin necesidad de enfrentar la competencia externa, habitualmente utilizaban localmente tecnologías que, si bien se encontraban aún dentro de su vida útil, resultaban obsoletas en relación al acervo tecnológico utilizado en sus países de origen (Mansilla, 2011).

A su vez, la orientación mercado internista de la producción local, y la amplia capacidad de interacción de las ramas terminales con el resto de la economía hacían que prácticamente no hubiera sector de la economía con el que no interactuara la producción automotriz (Sourrouille, 1980). Como resultado de esta dinámica, la última etapa del período de industrialización por sustitución de importaciones fue testigo de la proliferación de numerosos talleres e industrias autopartistas, que a su vez estimularon el desarrollo de las actividades metalmecánica y siderúrgica.

En estas condiciones, durante los cuarenta años que se extendió la ISI se configuró una estructura sectorial orientada exclusivamente a la satisfacción de la demanda interna lo que permitió una rápida expansión de la actividad, en donde la producción de automoviles evidenciaba una profunda articulación y complementariedad con un amplio espectro de ramas productoras de manufacturas, y que dio origen a un importante entramado local de proveedores de autopartes, a la vez que constituía una de las principales ramas demandantes de mano de obra, y de empleo calificado. Sin embargo, se trataba de un sector que no estaba en absoluto en condiciones de competir en los mercados internacionales ni soportar la competencia externa. En este sentido, la expansión del complejo automotor configurado durante la ISI era fuertemente dependiente de los regímenes de protección vigentes en esos años² (Basualdo, 2006).

La irrupción de la dictadura militar en 1976 impuso un quiebre en el modelo de desarrollo basado en el sector industrial característico de la segunda posguerra. Con la llegada del gobierno de facto, el modelo industrialista fue reemplazado por un régimen centrado en la actividad financiera y sustentado en la apertura y desregulación de los mercados, que derivó en un agudo proceso de reprimarización de la estructura productiva argentina y expansión de los sectores no transables. Esta transformación en el eje articulador del desarrollo económico, fue consolidado en primera instancia y luego profundizado por los gobiernos democráticos de Alfonsín, Menem y Dela Rúa respectivamente y que culminaron con la crisis del 2001. Como resultado, estos 25 años tuvieron severos efectos para la industria manufacturera local que sufrió un profundo proceso de desindustrialización sumado a una aguda fase de concentración y centralización del capital (Azpiazu, 1998 y 2011). En lo que

2 En 1959 se establece en Argentina el primer régimen promocional para el sector que incluía desgravaciones arancelarias e impositivas así como la prohibición de importar unidades terminadas. A partir de la década siguiente el gobierno empieza a fomentar el aumento del contenido local que llega a ser del 90% a comienzos de los años 70s.

refiere al sector automotriz la nueva dinámica aperturista provocó que a partir de 1978 varias empresas abandonaran el país (GM, Chrysler, Citroen), una desarticulación profunda de los entramados productivos del sector en donde las grandes empresas que sobrevivieron lo hicieron con una significativa dependencia de mecanismos de protección que le permitan hacer frente a la competencia externa. Entre estas medidas se pueden destacar el decreto 2677/91 y fundamentalmente la firma del Protocolo de Ouro Preto a fines de 1994 que definieron las bases del Mercosur.

Es importante remarcar que estas transformaciones en la economía argentina ocurrieron en el contexto de profundos cambios en la economía mundial que vio como paulatinamente el sector industrial fue perdiendo su centralidad dando lugar al surgimiento de las sociedades posindustriales. En la producción automotriz a nivel global, en estos años se produjo una transformación radical en la operatoria de las empresas vinculadas al sector, en el marco de un proceso general tendiente a la profundización de la deslocalización de la producción y la internacionalización de los procesos productivos.

En este sentido, la producción de automotores –y en menor medida en la industria autopartista- ha consolidado en las últimas décadas un creciente grado de integración internacional de la producción, en la que el proceso de producción de los automóviles deja de tener un carácter nacional para exhibir cada vez más una lógica global, pero con una clara operatoria regional. En la reorganización de la producción automotriz se destacan tres tendencias a nivel global. En primer lugar, el uso de plataformas comunes a escala mundial entre distintos modelos y componentes, lo que permite incrementar la escala sin perder diversificación de la producción, e involucra la concentración de las tareas de diseño e investigación y desarrollo en las casas matrices. Por otro lado, las tendencias a la ‘modularización’ y el abastecimiento global (*global sourcing*) implicaron una transformación en la relación entre las terminales y las autopartistas. La modularización corresponde a la producción de conjuntos y subconjuntos de autopartes relativamente más complejas y sofisticadas –como las cajas de cambio, los sistemas de frenos, motores, etc.- por parte de autopartistas fuertemente especializados que proveen estos módulos para ser ensamblados en las terminales, y que a su vez se vinculan con proveedores que producen piezas, partes y subconjuntos de menor complejidad, en un sistema de ‘anillos’. Por otro lado, la estrategia del *global sourcing* ha tendido a reemplazar los proveedores locales de autopartes por proveedores internacionales, que abastecen los requerimientos a nivel global de cada firma. Estas dos tendencias permiten una significativa reducción en los costos de las autopartes mediante la ampliación de la escala de producción de las piezas, e implica un creciente grado de estandarización y homogenización de los componentes, así como una reducción en la cantidad de proveedores vinculados directamente con las terminales.

En los países en desarrollo, mientras tanto, las plantas pertenecientes a las grandes automotrices abandonan gradualmente su carácter exclusivamente mercado-internista para integrarse a la lógica de reorganización de la cadena de valor a nivel global con el objetivo de mejorar la competitividad mediante la reducción de los costos de producción (Arza y López,

2008). Durante estos últimos años se aprecia que las firmas multinacionales que dominan la producción de automóviles en el mundo implementan una estrategia de producción global sustentada en la deslocalización y que ha derivado en una notable expansión del comercio intra-firma. Asimismo, en lo que refiere al armado productivo de las empresas que operan en la región, Brasil, por el tamaño de su mercado interno y por un conjunto de políticas de estímulo específicas, ha devenido crecientemente en el principal centro de operaciones de la región (Chudnovski et. al, 1990, Rugman et. al. 2004). Para el caso argentino, el nivel de integración entre ambos países se ha profundizado fuertemente en las últimas décadas debido a la implementación de regímenes especiales en el marco del MERCOSUR³, y en la actualidad el desarrollo de la actividad local se encuentra estrechamente vinculado a la dinámica registrada en la economía brasileña.

III. El sector automotriz durante la postconvertibilidad

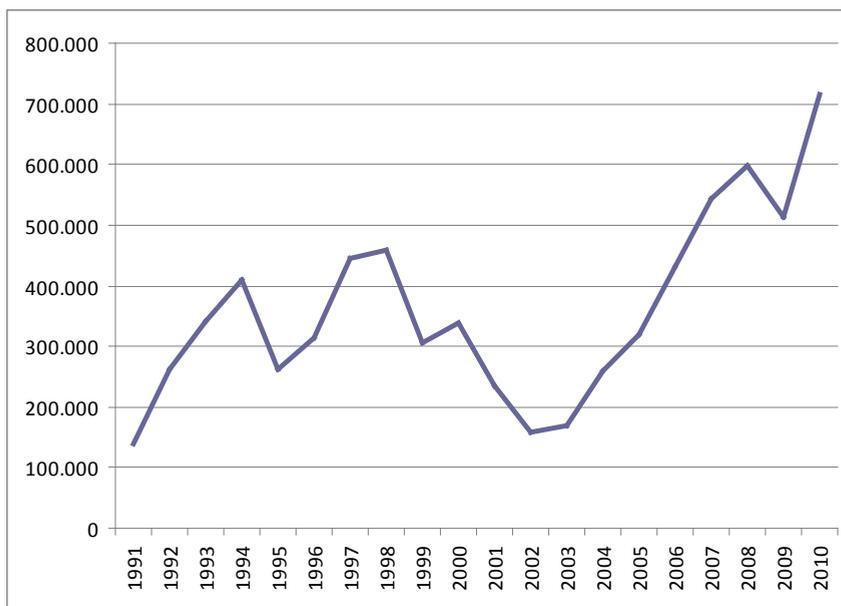
La recesión económica iniciada a finales de 1998 y que acompañó el colapso del régimen de Convertibilidad se tradujo en una acelerada caída de los niveles de producción y ventas en el mercado interno de un sector que había superado las 450 mil unidades vendidas a fines de los años noventa. En el peor momento de la crisis económica, a comienzos del año 2002, la producción de vehículos equivalía apenas a un tercio del nivel alcanzado por el sector cuatro años antes, en tanto que las ventas internas cayeron un 82% en el mismo período. Durante estos años, a su vez, la cantidad de trabajadores empleados en el sector terminal se redujo en más de un 50%, pasando de 26 mil puestos de trabajo en 1998 a valores cercanos a los 12 mil ocupados en el año 2002.

Sin embargo, la devaluación de la moneda provocó una profunda caída en el salario real (y aún mayor en el costo salarial) y modificó la estructura de precios relativos de la economía lo que favoreció el aumento de la producción de bienes exportables a la vez que encareció los productos importados. Paulatinamente la economía comenzó a evidenciar los primeros pasos de recuperación que luego comenzó a acelerarse durante el año 2003 lo que derivó en un proceso de crecimiento con tasas promedio del 8% y en el que el sector industrial, por primera vez desde la dictadura militar de 1976, creció a tasas mayores al promedio de la economía.

3 Para un análisis en profundidad sobre los regímenes de promoción ver Azpiazu y Schorr (2010) entre otros. En particular, para el caso de la producción automotriz, desde los primeros años de la década del noventa se encuentra vigente un régimen de fomento diseñado en el marco del MERCOSUR que garantiza a las empresas automotrices que producen en la región un elevado nivel de protección arancelaria, y establece un esquema de intercambio compensado entre Argentina y Brasil que supone que para acceder al mercado regional protegido las firmas deben comprometerse a exportar valores similares a los que se importen, con el objeto de evitar desequilibrios comerciales crecientes entre ambos países. Asimismo, los acuerdos regionales exigen en la producción de vehículos comercializados en la región un peso mayoritario de autopartes fabricadas localmente. Para un estudio detallado del conjunto de políticas públicas orientadas al desarrollo del sector automotriz en Argentina y Brasil véase Vispo (1999) y Arza y López (2008).

Esta importante recuperación de la actividad económica a partir del año 2003 permitió una significativa expansión en el complejo automotriz que durante toda la postconvertibilidad ha sido uno de los sectores que ha mostrado mayor dinamismo dentro del sector industrial. Para dar cuenta de este fenómeno presentamos a continuación en el gráfico n 1 la evolución de la producción del sector terminal y autopartista para el período

Gráfico n 1. Evolución histórica de la producción de automotores. 1991-2010.



Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA.

Como podemos apreciar la producción de automóviles crece durante los primeros años de la convertibilidad y hacia el final de la misma decrece continuamente llegando al 2003 con valores prácticamente similares a los registrados a comienzos de los años noventa. Sin embargo, la tendencia se modifica abruptamente luego de ese año y la producción de automóviles se multiplica más de cuatro veces creciendo a un ritmo anual acumulativo del 21% y termina superando la barrera de los 700 automóviles producidos. Este valor representa un nivel que es un 60% superior al máximo alcanzado durante la convertibilidad en el año 1998. Asimismo, si bien el negocio automotriz es una actividad fuertemente concentrada a nivel mundial (China, Japón y Estados Unidos explican el 46% del total de vehículos producidos), los actuales niveles de producción ubican a nuestro país en el puesto número 20 en el ranking de los mayores productores de automotores del mundo, aunque su peso en términos de cantidad de vehículos no alcanza al 1% de la producción total.

Esta misma dinámica también se ha registrado a nivel de facturación dentro de las empresas que operan en el sector terminal. Para apreciar este fenómeno presentamos la evolución de las ventas por empresas en millones de pesos argentinos para el período 2001-2010.

Tabla n 1 – Evolución de las ventas en millones de pesos por empresa. 2001-2010.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Volkswagen	1,042	1,332	1,608	2,758	3,585	5,380	7,100	8,300	7,558	13,900
Ford	977	2,199	1,834	3,365	4,057	4,792	5,837	6,674	6,292	9,722
Toyota	335	681	860	1,095	2,970	4,634	5,319	5,980	7,060	8,871
Peugeot Citroen	732	799	781	1,495	2,528	3,863	5,305	6,592	5,510	8,675
GM	384	1,090	1,277	2,132	2,754	3,129	5,020	5,230	5,400	8,200
Renault	598	775	857	1,277	1,834	2,377	4,048	4,330	4,587	7,502
Fiat	398	275	367	758	1,331	1,720	2,397	3,888	4,963	6,922
Mercedes Benz	288	611	641	1,394	2,073	2,687	4,000	4,100	3,416	4,508
IVECO	82	175	290	490	768	882	1,395	2,068	1,035	2,023
Scania	123	239	260	476	677	837	1,135	1,115	660	1,360
BMW					228	267	315	475	500	750
Chrysler								374	367	536
Hyundai							171	192	281	340
Total	4,959	8,176	8,775	15,240	22,805	30,568	42,042	49,318	47,629	73,309

Fuente: Elaboración propia en base a balances de las empresas, revista Mercado y Prensa Económica.

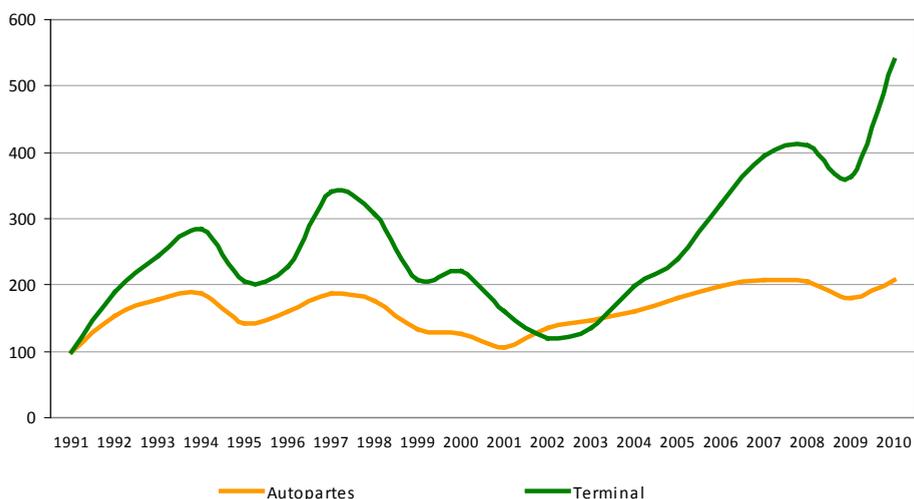
Como podemos ver en la tabla, la evolución de ventas de las empresas que operan en la fabricación de automóviles se ha multiplicado más de catorce veces desde el año 2001. Asimismo, es importante remarcar que el nivel de concentración del sector es importante ya que la principal empresa controla un quinto de la facturación total y si extendemos esto a las principales tres empresas vemos que las mismas en promedio representan más del 45% de la facturación total del sector terminal, con algunos picos superiores al 50% durante las crisis. En lo que refiere a la cúpula industrial, a partir de la devaluación del peso, el sector pasó de un nivel de facturación equivalente al 7% del total de ventas de la cúpula a representar un 17% de las ventas en el año 2010, lo que da clara cuenta del importante nivel de crecimiento en su capacidad productiva (PNUD, 2009 y Santarcangelo y Perrone, 2012).

Esta dinámica ha estado favorecida por la aplicación de un marco regulatorio que ha favorecido el comercio entre Argentina y Brasil. Ambos países se embarcaron en negociaciones bilaterales con la idea de modificar el régimen automotor y finalmente en el año 2000 firmaron el Trigesimo primer protocolo adicional al ACE n 14 que establecía un arancel común del 35% para importaciones de vehículos automotores y establecía diferentes niveles de aranceles a las autopartes para el comercio extrazona; en tanto para el intrazona se establecía que los productos automotores serían comercializados entre las partes con el 100% de preferencia arancelaria (Arza y Lopez, 2008, p. 82). Asimismo, los coeficientes de comercio

intra-bloques o *flex*, tendían a flexibilizar el intercambio con la idea de lograr el libre comercio para el año 2006. Sin embargo, ese año se firmó el Trigesimo quinto protocolo adicional al ACE n 14 que establecía ciertos cambios en lo que refiere al intercambio intrazona. Estas regulaciones han favorecido el comercio entre estos países y fundamentalmente el comercio inta-firmas que han logrado aprovechar al máximo las regulaciones existentes y obtener todas las excepciones existentes.

Sin embargo, a pesar de estas regulaciones el complejo automotriz no ha estado exento de dificultades y una de las particularidades centrales de su actual funcionamiento es el creciente nivel de desarticulación existente entre la producción para fabricación de vehículos y la dinámica registrada en la rama autopartista. Este fenómeno, que no es exclusivo de nuestro país y que en buena medida es producto de la estrategia de producción global llevada por las grandes multinacionales sustentada en la deslocalización, puede apreciarse en el Gráfico n 2.

Gráfico n 2. Evolución del valor de producción en el sector autopartista y terminal. 1991-2010. (1991=100)



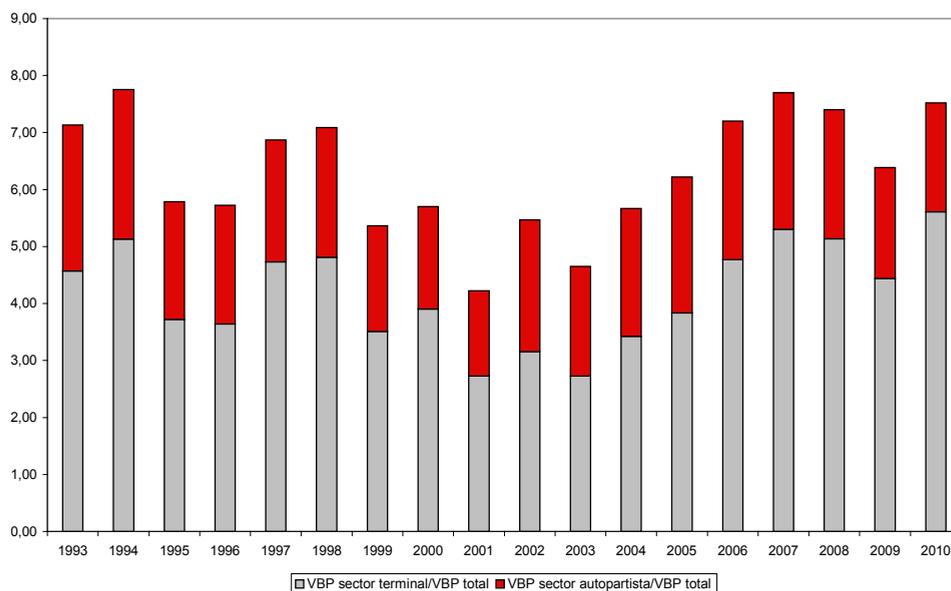
Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y CEP

En línea con las nuevas estrategias globales de las firmas automotrices, se observa que a lo largo de la década del noventa, cuando la producción terminal comienza a registrar picos históricos de producción, estos no se traducen en una evolución similar en el rubro autopartista. Por el contrario, la producción de partes y piezas muestra una trayectoria mucho menos dinámica a lo largo de toda la década, comportamiento que se repite aún con mayor intensidad durante el período post-Convertibilidad; ya que a pesar de que se incrementa la

producción de las firmas que operan en el sector autopartes, el crecimiento de la producción terminal muestra mayores tasas que alcanzan casi a cuadruplicar los registros durante la crisis de fin de siglo.

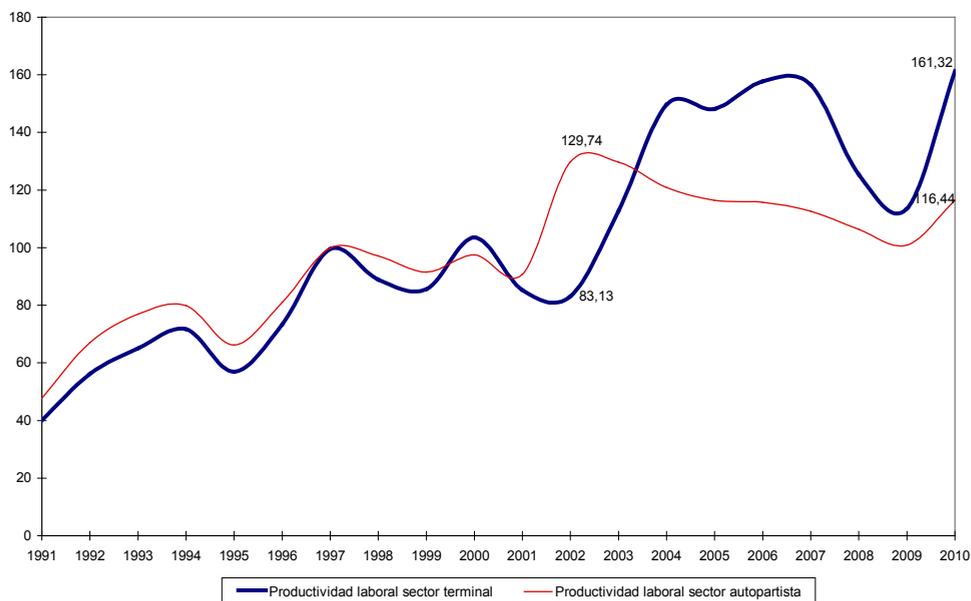
Este fenómeno se ratifica si analizamos el peso del volúmen bruto de producción (VBP) del sector autopartista y terminal en relación al VBP industrial (que se exhibe en el gráfico n 3), en el que podemos apreciar como desde el abandono de la convertibilidad el sector gana participación relativa y casi aumenta en un 50% su peso en el VBP industrial a la vez que la producción del sector terminal aumenta su peso en el VBP total explicando en el 2010 casi un 75% del mismo (cuando en el 2002 explicaba el 57% aproximadamente).

Gráfico n 3 - VBP sector autopartista y Terminal en relación al VBP industrial. 1993-2010.



Fuente: Elaboración propia en relación a información del CEP.

Esta dinámica diferencial evidencia que hay una importante desarticulación entre las ramas terminales y autopartistas. Sin embargo, este fenómeno se basa en diferentes dinámicas productivas que pueden apreciarse al estudiar la evolución de la productividad laboral en cada una de estas ramas. Para dar cuenta de este fenómeno presentamos en el gráfico n 4 la evolución de esta variable para el período 1991-2010.

Gráfico n 4 – Productividad laboral del sector autopartista y del sector Terminal. 1991-2010

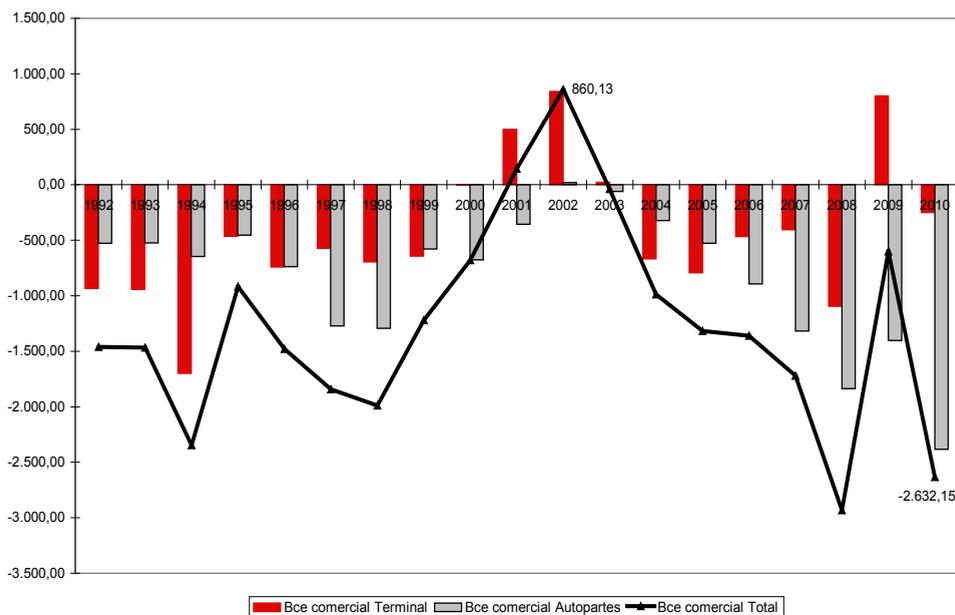
Fuente: Elaboración propia en relación a información del CEP.

Como se puede apreciar en el gráfico la evolución de la productividad laboral de ambos sectores ha sido similar durante toda la convertibilidad mostrando un importante cambio de tendencia a partir de la crisis del 2001. En efecto, a partir de ese año la evolución de la productividad laboral en ambas ramas del complejo automotriz diverge. Por un lado, el sector autoparte incrementa significativamente su nivel de productividad en 2002 producto de un importante aumento del nivel de producción del sector (de alrededor de un 40% en relación al nivel de 2001 –el valor más bajo de la serie–) para luego exhibir una tendencia decreciente para toda la postconvertibilidad que se explica por el importante aumento en el nivel de empleo de esta rama que más que compensa el aumento en el nivel del producto. Por otra parte, el sector terminal da cuenta de un salto de nivel en su productividad laboral, que a pesar de la caída en sus niveles como consecuencia de la crisis financiera internacional, cierra el período 2002-2010 duplicando su nivel de productividad. Esto nos permite dar cuenta que no solo hay magnitudes productivas desiguales al interior del complejo automotriz sino que además los diferentes desempeños que han tenido el sector terminal y autopartes se vinculan con las dinámicas productivas de cada uno de ellos y que claramente favorecen a los sectores dedicados a la fabricación de vehículos automotores.

IV. Vinculación del sector automotriz con el sector externo

Una vez en claro las principales características productivas del complejo automotriz es de vital importancia detenernos en la particular relación que existe entre las principales empresas que operan en el sector terminal y su relación con el sector externo. Con este fin se presenta en el gráfico n 5, el balance comercial de ambas ramas para el período 1992-2010.

Gráfico n 5. Balance comercial de los sectores autopartes, terminal y automotriz. 1992-2010



Fuente: Elaboración propia en base a información del CEP.

Como puede verse, a lo largo de la última década la vinculación de las empresas automotrices con el sector externo se profundizó significativamente, registrando un punto de inflexión luego de la crisis del 2001. El sector es claramente deficitario para todo el período bajo análisis con la salvedad de lo acontecido durante la crisis del 2001 donde el saldo fue casi en su totalidad explicado por el superávit del sector terminal en tanto que la rama de autopartes presentó un saldo casi nulo. Asimismo, a partir del gráfico podemos apreciar que durante la vigencia del régimen convertible el déficit promedio del sector fue de 1.500 millones de dólares hasta 1998 y que el mismo fue disminuyendo a medida que la crisis se profundizaba en nuestro país.

Del mismo modo, luego de la devaluación y el abandono de la convertibilidad el déficit del sector se incrementa significativamente (con excepción del año 2009) siendo en el 2010 cercano a los 2.633 millones de dólares. Este continuo déficit del sector que en los últimos

años ha sido fuertemente liderado por las actividades desempeñadas por el sector terminal (explica en el 2010 más del 90% del déficit) ha impuesto enormes presiones a la economía a la hora de hacer frente a las necesidades de recursos para sostener esta dinámica productiva y esencialmente se encuentra explicada por la forma en que en la actualidad se lleva adelante el negocio automotriz.

Esta importante vinculación del sector terminal con el mercado internacional también puede observarse al estudiar la evolución del peso de la cantidad de unidades exportadas sobre el total de vehículos producidos y de las importaciones sobre las ventas internas, que se presenta en el gráfico n 6.

Gráfico n 6. Evolución del cociente unidades exportadas/producción nacional y unidades importadas/ventas internas del sector terminal. 1993-2010



Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA y CEP

Como se observa, ambas variables exhiben una tendencia creciente durante la década del noventa y hasta el comienzo de la etapa recesiva en 1998, que marca un descenso en sendos cocientes (Santarcángelo y Perrone, 2010). A lo largo del período post-Convertibilidad, mientras tanto, se estabilizan en valores cercanos al 60% tanto para el cociente que relaciona exportaciones con el total de la producción (lo que supone un aumento del 500% desde 1993), como para el peso de las importaciones sobre las ventas internas. Esto evidencia la

enorme dependencia del sector del mercado externo no solo como proveedor de bienes, sino como mercado donde destinar sus productos y cristalizar sus ganancias.

El déficit en el saldo comercial del sector se debe, por un lado a la fuerte demanda de importación de autopartes por parte de las empresas terminales y de los proveedores que fabrican conjuntos y subconjuntos, asociada al bajo nivel de integración nacional de los vehículos producidos localmente en el marco de las nuevas estrategias de operación global de las automotrices. Por el otro, se observa a lo largo de la última década un notable crecimiento por parte de las mismas firmas que producen en la plaza local de la importación de aquellos modelos que no se fabrican en el país, vinculado a la organización regional de la producción y venta de vehículos por parte de las grandes automotrices.

Esta evolución resulta sumamente trascendente para analizar la dinámica del sector industrial, dado que la trayectoria de su balance comercial suele estar fuertemente influenciada por la evolución del comercio automotriz. Para ilustrar este punto, basta mencionar que para el año 2008, el déficit del puñado de empresas que integran de la cúpula automotriz explicaba el aproximadamente el 30% del desequilibrio comercial de manufacturas de origen industrial del país, y alcanzaba una magnitud que triplicaba el déficit industrial para ese año.

En este punto es interesante profundizar un poco en el carácter regional del negocio automotriz y en particular el que atañe a América Latina. La existencia de una producción globalizada parecería sugerir que los mercados tienden a ser globalizados, sin embargo la evidencia demuestra que las empresas automotrices tienden a concentrar sus ventas en las regiones en donde se sitúan sus respectivas casas matrices (Arza y Lopez, 2008, p. 43). La estrategia regional permite encontrar un balance entre adaptación local y estandarización global, ganando eficiencia en la producción y comercialización (Schillie y Yip, 2000). De este modo, el desarrollo de plataformas y módulos comunes permite diferenciar regionalmente el producto aprovechando economías de escala.

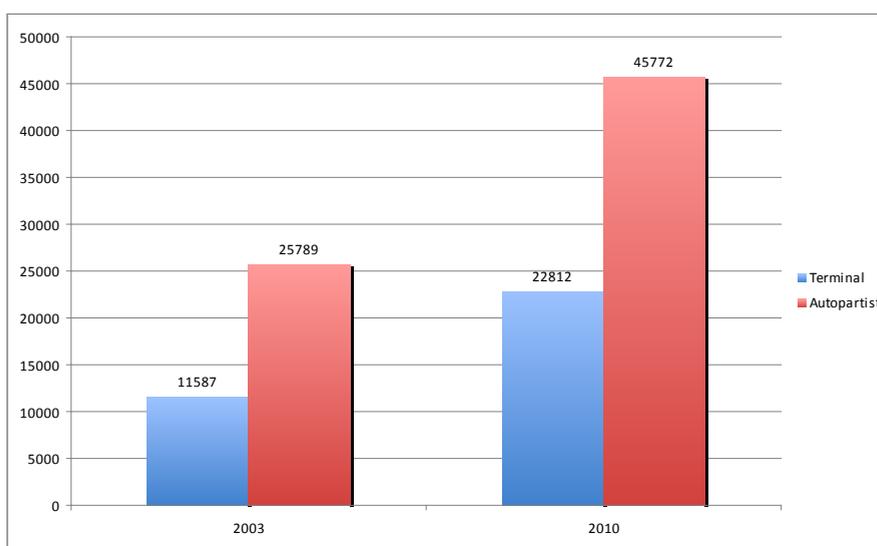
Para el caso latinoamericano y como fuera mencionado anteriormente, resulta evidente que el centro de operaciones se encuentra en Brasil en tanto el mercado donde se colocan los productos es el MERCOSUR, que tiene la particularidad de ser el único mercado regional compuesto exclusivamente por países en desarrollo y en donde no hay ninguna terminal automotriz de capital local (Arza y Lopez, 2008, p. 56)⁴. A lo largo de los años la interacción entre Argentina y Brasil se han ido intensificando las relaciones comerciales y en el último año de análisis del presente trabajo, el 70% de los vehículos importados provenían de Brasil, mientras que el 81% de las exportaciones se destinaban a ese país.

4 La excepción son dos pequeñas firmas en Uruguay, país que tiene una participación marginal en la producción automotriz de la región.

V. Empleo, salarios, rentabilidad y distribución del ingreso en el sector

Como hemos podido comprobar la dinámica productiva del complejo automotriz ha sido sumamente beneficiosa en términos de volúmenes producidos. Es interesante analizar el impacto en materia de empleo que ha tenido este sector en un contexto en el que el mercado de trabajo ha logrado generar más de cinco millones de puestos de trabajo lo que ha reducido significativamente las tasas de desempleo y subempleo que habían alcanzado máximos históricos durante la crisis del 2001. Para dar cuenta de este fenómeno presentamos en el gráfico n 7 la cantidad de puestos de trabajo en el sector autopartista y terminal.

Gráfico n 7 – Empleo en los sectores terminal y autopartista. 2003-2010



Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA, INDEC y Ministerio de Industria.

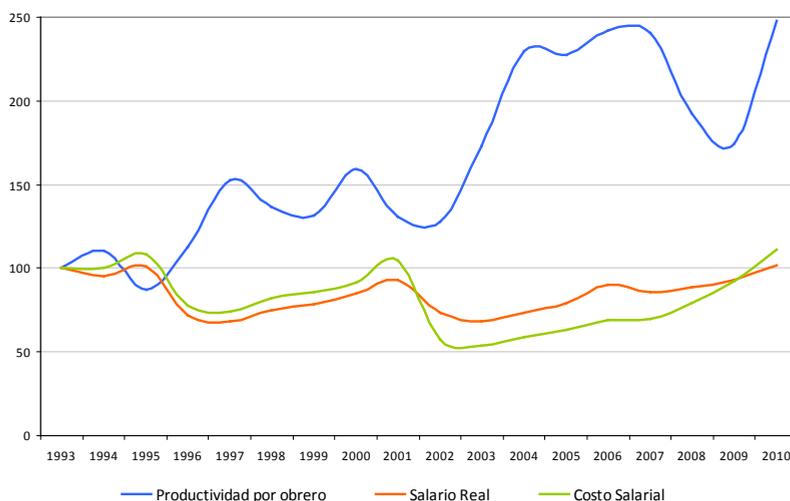
Como podemos apreciar el empleo en ambas ramas ha crecido significativamente durante toda la postconvertibilidad. Una de las particularidades históricas de la rama autopartista ha radicado en la capacidad de generación de puestos de trabajo que la misma ha tenido. En este sentido, el gráfico nos permite apreciar que desde el abandono del régimen de la Convertibilidad, la cantidad absoluta de trabajadores vinculados a la rama autopartista se ha incrementado en un 77% y alcanza en el 2010 a ser cercano a los 46 mil puestos de trabajo. Asimismo, la participación del sector autopartista en el empleo total se ha incrementado pasando de ser aproximadamente el 60% durante los años 90s hasta representar casi el 67% del empleo total generado por el complejo automotriz. Sin embargo, a pesar de estos niveles de crecimiento, resulta pertinente remarcar que el empleo generado representa solo el 6% del nuevo empleo generado en el período y que los actuales valores se encuentran aún muy

lejos de los registros observados durante el modelo sustitutivo. En efecto, en el año 1974 el empleo generado por el sector autopartista era de 59 mil trabajadores, cifra que supera en más de un 25% los niveles actuales de empleo (Santarcángelo y Perrone, 2010).

Por otra parte, el sector terminal también ha incrementado considerablemente su demanda de empleo casi duplicando la cantidad de ocupados entre el 2003 y el 2010. Este valor aumenta hasta un 140% si tomamos el piso de la crisis 2002 y lo comparamos con el año 2010. Sin embargo a pesar de esta expansión, el ritmo de crecimiento fue apenas un 40% del registrado para la producción de vehículos, y solo en 2010 la cantidad de trabajadores que se desempeñaban en la rama terminal fue superior a la del año 1997, que representaba el máximo nivel de empleo durante la década del noventa, aunque es aun cerca de la mitad de la registrada en 1974, que constituye el máximo histórico. Por último en relación al empleo generado por el sector industrial, el complejo automotriz ha incrementado su incidencia en el sector pasando de explicar el 4,5% al 6,2% del empleo total de la industria aumentando la importancia que esta rama tiene para el mercado de trabajo argentino.

Resulta interesante vincular esta información con la evolución de la rentabilidad en la actividad durante esos años para observar de qué forma se distribuye el excedente generado en el sector bajo el nuevo escenario macroeconómico establecido a partir de la devaluación. Si bien no contamos con información disponible para las más de mil empresas que operan en el sector autopartista sobre los niveles de rentabilidad, si hemos podido construir una serie para el sector terminal que como ya vimos en secciones previas explica buena parte de la producción del sector. Por ende, en el gráfico n 8 presentamos la evolución de la productividad del trabajo en el sector terminal desde 1993 hasta 2010, así como la trayectoria seguida por el salario real y el costo salarial para esos mismos años.

Gráfico N 8. Productividad, costo salarial y salario real en el sector terminal. 1993-2010. (1993 = 100)



Fuente: Elaboración propia en base a CEP, INDEC y MTySS

Un primer elemento que se destaca y que ya habíamos podido observar es el notable crecimiento de la productividad del trabajo durante la década del noventa y, especialmente, en el período que se abre tras el abandono del régimen de Convertibilidad. En los años noventa, la productividad por obrero se incrementó un 60% entre 1993 y 2000, lo que constituye un aumento muy significativo de la capacidad productiva del trabajo. Durante los años posteriores a la devaluación del peso, no obstante, se registró un salto aun más notable en la productividad del trabajo, que se incrementa casi un 90% entre 2002 y 2007 y luego de la crisis los valores registrados en el último año de análisis muestran un aumento de una vez y media los valores que el sector tenía a comienzos de los años noventa.

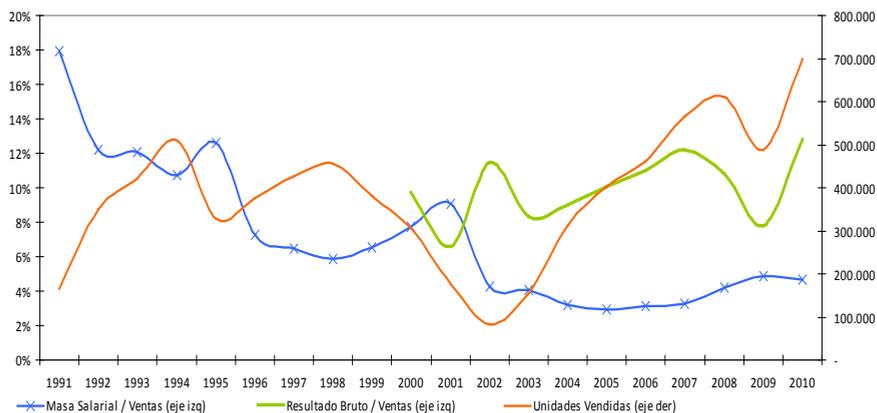
Por el contrario, tanto los salarios reales como el costo salarial⁵ muestran a lo largo de todo el período una trayectoria declinante, que se observa ya durante la década del noventa y se acelera a partir de la devaluación. Los efectos de la crisis económica que marcó el cambio de régimen y la nueva paridad cambiaria establecida en 2002 implicaron un rápido deterioro de los salarios reales y el costo salarial, debido al significativo aumento de los precios internos en un contexto de relativo estancamiento de los ingresos de los trabajadores (Santarcángelo y Perrone, 2012). Esto implicó una caída del 27% en el salario real entre 2001 y 2003, mientras que el costo salarial en esos años se desplomó al 50%. Durante los años siguientes, ambas variables comienzan a recuperar gradualmente su nivel debido a los incrementos en las remuneraciones nominales que tuvieron lugar desde entonces. Sin embargo, a lo largo de todo el período tanto los salarios reales como el costo salarial se mantuvieron en niveles inferiores a los registrados en el año 2001, los que, a su vez, son niveles extremadamente bajos en términos históricos. De esta forma, buena parte de la expansión de la rentabilidad de las firmas terminales que componen la cúpula industrial se sustentó en la débil trayectoria exhibida por los salarios en los años posteriores a la devaluación⁶, en un marco de un notable incremento de la productividad del trabajo al interior del sector terminal. Estos dos elementos en conjunto permiten explicar la significativa expansión de la rentabilidad en el sector, y con ello el fuerte dinamismo exhibido por la producción de vehículos durante el período post-Convertibilidad.

5 Para el cálculo del salario real se utilizó información referida a las remuneraciones nominales para la rama terminal presentada por el MTySS y para la evolución de los precios domésticos se recurrió al IPC 7 provincias elaborado por CIFRA, debido a que el índice de precios oficial publicado por el INDEC ha dejado de ser confiable a partir de la intervención del organismo por parte de las autoridades nacionales desde el año 2007. Para el costo salarial, por su parte, se recurrió al IPIM del INDEC para la rama terminal.

6 En el mismo sentido, Azpiazu y Schorr (2010) muestran que a lo largo del período post-Convertibilidad la expansión de las principales ramas manufactureras tuvo como uno de sus elementos centrales el mantenimiento de salarios bajos en términos internacionales, en un contexto de fuerte crecimiento de la productividad del trabajo en las actividades manufactureras, permitiendo un fuerte crecimiento de la rentabilidad y, con ello, una notable expansión de la producción industrial. La trayectoria seguida por los salarios es consistente con la orientación crecientemente exportadora de la producción industrial doméstica, en la cual el salario se encuentra asociado mucho más a su condición de costo empresario que factor dinamizador de la demanda interna.

Esta dinámica resultó en una tendencia fuertemente decreciente del peso del salario en relación a la facturación total, y en paralelo, en un incremento en el cociente rentabilidad sobre ventas. La trayectoria seguida por ambas variables se presenta en el gráfico n 9, junto con la evolución de las unidades vendidas.

Gráfico n 9. Cociente masa salarial sobre ventas, Resultado bruto sobre ventas y unidades vendidas en el sector terminal. 1991-2010



Fuente: Elaboración propia en base a AFIP, INDEC, ADEFA y MTySS

Como puede observarse en el gráfico, el nuevo escenario macroeconómico se correspondió con un notable incremento en el margen de rentabilidad de las empresas terminales que conforman la cúpula industrial, y una significativa reducción del peso de los salarios en la facturación. Si bien la publicación de datos oficiales al nivel de desagregación requerido solo permite apreciar los últimos años de vigencia del régimen de Convertibilidad y hasta el 2008, la información disponible permite señalar que el resultado sobre ventas revela un cambio en la tendencia decreciente que exhibía desde los últimos años de la década del noventa, consolidando desde el año 2003 una trayectoria fuertemente alcista. De esta forma, en el año 2007 la producción terminal obtuvo un nivel de rentabilidad sobre ventas un 85% superior al registrado en el año 2001, lo que adquiere aún más dimensión si se considera que se trata de un volumen de ventas que equivale a casi nueve veces el total facturado en ese año. La evolución expansiva de las utilidades continúa hasta el estallido de la crisis internacional en 2008, cuando comienzan a verse los efectos del menor nivel de actividad interna y, especialmente, la caída en la demanda internacional sobre la rentabilidad de las terminales automotrices, aunque continúan en niveles relativamente elevados.

El crecimiento de la rentabilidad durante estos años coincide con un agudo descenso del peso de la masa salarial en las ventas del sector terminal. Mientras que a comienzos de los años noventa el volumen abonado en concepto de salarios equivalía al 18% de las ventas

de las terminales automotrices, la relación entre ambas variables se reduce constantemente a lo largo del período, y su caída se acelera en el año 2002, cuando alcanza un valor de 4,3% de dichas ventas. En los años siguientes, a su vez, el peso de los salarios en las ventas continúa su descenso hasta el año 2005, cuando la masa salarial alcanza un mínimo del 2,9% del valor de las ventas, y a partir de entonces comienza una leve recuperación. No obstante, en el año 2008 el peso de los salarios se situaba en el 4,2% de las ventas, es decir, en valores similares a los registrados en el año 2002, y menos del 30% de los niveles vigentes a comienzos de los años noventa. Lo llamativo de esta evolución es que a pesar de la recuperación salarial del período de la post-Convertibilidad, el peso de la masa salarial sobre las ventas permanece prácticamente estancado en niveles muy reducidos, lo que ha permitido a la cúpula automotriz contrarrestar los incrementos salariales que se han venido produciendo en los últimos años mediante su mayor capacidad de venta.

La evolución de los salarios en relación a los niveles de facturación de las empresas de la cúpula automotriz resulta consistente con el abandono de la lógica mercadointernista de la producción automotriz en las últimas décadas. En este sentido, la articulación de la actividad doméstica en el proceso internacional de producción sitúa al salario ya no como un componente de la demanda, como podía observarse durante la ISI, sino primordialmente como un costo. De esta forma, menores costos salariales se traducen en una mayor competitividad internacional, coincidiendo con la creciente vinculación de las firmas automotrices locales con el mercado mundial.

VI. Reflexiones finales y posibles estrategias de desarrollo

En el presente trabajo hemos podido ver que durante la postconvertibilidad el complejo automotriz si bien ha aumentado significativamente su nivel de producción y el nivel de facturación de sus grandes empresas, el desempeño entre las dos ramas que componen el complejo ha sido muy heterogeneo y evidencia la existencia de dinámicas de producción que responden a diferentes lógicas. Esto puede comprobarse a partir de examinar la evolución del volúmen bruto de producción y la disociación existente entre las ramas; o a través del análisis de la productividad laboral cuya tendencia exhibe un punto de inflexión en el año 2003.

Asimismo al estudiar la relación del sector automotriz con el mercado internacional hemos verificado que el sector es significativamente deficitario para todo el período y que en los últimos años ha sido fuertemente liderado por las actividades desempeñadas por el sector terminal (explica en el 2010 más del 90% del déficit). Por otra parte el estudio de los cocientes exportaciones sobre el total de la producción así como el peso de las importaciones sobre las ventas internas que superan el 50% dan cuenta de la dependencia creciente del sector automotriz del mercado mundial no solo ya como proveedor de bienes, sino fundamentalmente como mercado donde destinar sus productos y realizar sus ganancias.

Sin embargo, a pesar de estos niveles de crecimiento, resulta pertinente remarcar que el empleo generado por las dos ramas del complejo representan solo el 6% del nuevo empleo

generado en el período y que a pesar de los años récord de crecimiento económico y de crecimiento industrial los actuales valores se encuentran aún muy lejos de los registros observados durante el modelo de industrialización por sustitución de importaciones.

Esta tendencia se da en un contexto de significativo incremento en los niveles de rentabilidad del sector en donde las remuneraciones salariales han permanecido estables en un contexto de fuerte incremento en los niveles de productividad laboral. Producto de esto, el cociente masa salarial sobre ventas muestra una tendencia decreciente desde comienzos de la década del noventa perdiendo 14 p.p. en tanto que la tasa de rentabilidad se incrementa casi un 50% durante los años de la postconvertibilidad.

Ahora bien, como lograr transformar la dinámica presente en este complejo dados los condicionamientos que impone la lógica de deslocalización y operatoria regional de estas empresas? La respuesta en primer lugar no puede ser nacional sino que debe ser regional ya que quizás esta sea una de las pocas maneras de poder hacer frente a los poderosos intereses de las empresas fabricantes de automóviles.

En segundo lugar es imprescindible que el desempeño del complejo automotriz se articule como una parte integrante de un programa más amplio de desarrollo industrial y que profundice el proceso de sustitución de importaciones. Para ello las empresas que operan en el país de la rama autopartista deben mejorar su capacidad productiva y posicionarse internacionalmente como proveedores de insumos de calidad y de mayor valor agregado. Solo este proceso sustitutivo en conjunción con el desarrollo local de nuevos proveedores regionales permitirá de una vez por todas solucionar el crónico problema del déficit comercial.

En tercer lugar, resulta evidente que el camino natural para alcanzar un genuino e integrado desarrollo del complejo automotriz, y del sector industrial en general, sea mediante la articulación de un plan de desarrollo con Brasil. Esto permitiría ampliar la escala de operaciones lo que facilitaría el desarrollo de nuevas plantas conjuntas que permitirían abastecer de mejor modo los insumos de calidad necesarios para el desarrollo del sector y para garantizar las posibilidades de competencia en otros mercados mundiales.

En cuarto lugar, es imprescindible que se generen instituciones capaces de financiar planes de inversión en el sector que tengan como horizonte temporal el largo plazo. La experiencia de los países que han tenido procesos de desarrollo exitosos muestran que esto es condición necesaria para llegar al mismo.

Por último, los cambios enumerados serían imposibles de llevar adelante si no se contara con un Estado activo y fuertemente comprometido con el desarrollo económico. Y para resulta indispensable resolver la articulación entre grandes empresas y el Estado donde el último de ellos logre imponer su agenda de desarrollo sobre estas grandes corporaciones.

Los años de la postconvertibilidad nos muestran un sector industrial que ha logrado crecer a tasas superiores al promedio de la economía. Sin embargo, el sector industrial que comienza a crecer con la devaluación es resultado de veinticinco años de desindustrialización,

reprimarización y desarticulación del entramado productivo. Esto ha dado lugar a una dramática desaparición de pequeñas empresas industriales que ha derivado en los conocidos procesos de concentración y centralización de capital en el sector. Por ende, el actual proceso de crecimiento del sector presenta enormes limitaciones que se ven más nitidamente cuando se analiza la articulación entre ramas y la distribución del excedente generado por el sector.

La historia económica nos ha enseñado que el mercado no corrige naturalmente estas dinámicas sino que más bien las potencia. El único modo es reconstruir de un modo que tome en cuenta los principales desafíos a los que nos enfrentamos.

Referencias bibliográficas

- ADEFA. (1996). *La industria automotriz argentina. Informe Económico. Asociación de Fábricas de Automotores*. Buenos Aires: (ADEFA).
- Arza, V. & López, A. (2008). *Complementación productiva en la industria automotriz en el MERCOSUR. El caso argentino*. Buenos Aires: Centro de Investigaciones para la Transformación (CENIT).
- Azpiazu, D. (1998). *La concentración en la industria argentina a mediados de los años noventa*. Buenos Aires: FLACSO/Eudeba.
- Azpiazu, D. & Schorr, M. (2010). *Hecho en Argentina. Economía e industria, 1976-2007*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- Azpiazu, D. (2011). *La concentración en la industria argentina a principios del siglo XXI*. Buenos Aires: Cara o Ceca.
- Basualdo, E. (2006). *Estudios de Historia Económica. Desde mediados del siglo XX a la actualidad*. Buenos Aires: FLACSO-Siglo XXI Editores.
- CEP (2011). *Fichas sectoriales 2010*. Buenos Aires: Centro de estudios para la Producción (CEP) del Ministerio de Economía.
- Chudnovski D. & Porta, F. (1990). *La trayectoria del proceso de integración argentino brasileño tendencias e incertidumbres*. Buenos Aires: Centro de Investigaciones para la Transformación (CENIT).
- Mansilla, D. (2011). *Cambio de Paradigma Tecnoeconómico y Deslocalización del proceso productivo. El caso del sector automotriz*. Mimeo
- PNUD (2009). *Transformaciones estructurales de la economía argentina. Una aproximación a partir del panel de grandes empresas, 1991-2005*. Buenos Aires.
- Rugman, A. & Collinson, S. (2004). The Regional Nature of the World's Automotive Sector. *European Management Journal*, 22(5):471-82.
- Schlie, E & Yip, G. (2000). Regional Follows Global: Strategy Mixes in the World Automotive Industry. *European Management Journal*, 18(4):343-54.
- Santarcángelo, J. & Perrone, G. (2012). La cúpula empresaria Argentina y su rol en el desarrollo económico. *Problemas del Desarrollo*, 168 (43).

- Santarcángelo, J.& Perrone, G., (2010). *La cúpula empresaria e industrial en Argentina durante la post-Convertibilidad: transformaciones, rentabilidad y empleo*, mimeo.
- Sourrouille, J. (1980). *El complejo automotor en la Argentina*. Buenos Aires: Eudeba
- Vispo, A. (1999). Reservas de mercado, cuasi rentas de privilegio y deficiencias regulatorias: el régimen automotriz argentino. Azpiazu, D. (compilador), *La desregulación de los mercados. Paradigmas e inequidades de las políticas del neoliberalismo*. Buenos Aires: FLACSO, Norma.

