

---

## Argentina en la industria automotriz global: una discusión acerca de la comparación internacional de la productividad del trabajo

---

*Alejandro Fitzsimons*

CONICET-UNQ-UBA

aftzsimons@gmail.com

*Sebastián Guevara*

CEIL CONICET-UBA

sebastianlguevara@gmail.com

Argentina in the global automotive industry: a discussion  
about the international comparison of labor productivity

Argentina na indústria automotiva global: uma discussão so-  
bre a comparação internacional da produtividade do trabalho

Fecha de recepción: 25 de octubre de 2018

Fecha de aceptación: 19 de diciembre de 2018

### Resumen

En un número reciente de esta revista, Pinazo, Córdoba y Dinerstein (2017) plantearon una discusión sobre las formas de funcionamiento de la industria automotriz en la Argentina. Estos autores presentan la imagen de una industria automotriz con productos globalmente estandarizados, con una dinámica exportadora explicada por una elevada productividad del trabajo y bajos costos de la mano de obra. En contraste, desde nuestro planteo, el desarrollo de la acumulación de capital en la industria automotriz argentina se encuentra limitada por el tamaño del mercado interno,

en condiciones de producción signadas por la pequeña escala y la baja productividad del trabajo en relación con las condiciones normales a escala global. Este artículo se involucra en una discusión sobre la medición y comparación internacional de la productividad del trabajo, con el propósito de dilucidar cuál de estas dos visiones se ajusta a la realidad del sector. Para ello se procedió a analizar, complementar y ampliar la evidencia sobre la productividad del trabajo, para ubicar a la industria automotriz argentina en un cuadro de comparación más amplio y significativo respecto de la situación actual de la producción global.

**Palabras clave:** industria automotriz; productividad del trabajo; comparación internacional; comercio exterior.

**Códigos JEL:** L62; F59; O54

### Abstract

In a recent issue in this journal, Pinazo, Córdoba and Dinerstein (2017) raised a discussion about the forms of development of the automotive industry in Argentina. These authors portray an image of an automotive industry with globally standardized products and export-oriented dynamics, explained by high levels of labor productivity and low labor costs. In contrast, from our point of view, the development of capital accumulation in the Argentine automotive industry is limited by the size of the domestic market, small scale and low labor productivity, in relation to the normal conditions in the world market. This article engages in the discussion about the measurement and international comparison of labor productivity, with the purpose of elucidate which of these two visions fits the reality of the sector. To do this, we analyzed, complemented and expanded the evidence on labor productivity, to locate the Argentine automotive industry in a broader and more significant comparison with the current situation of global production.

**Keywords:** automotive industry; work productivity; international comparison; foreign trade.

**JEL codes:** L62; F59; O54

### Resumo

Em uma edição recente desta revista, Pinazo, Córdoba e Dinerstein (2017) levantaram uma discussão sobre as formas de operar a indústria automotiva na Argentina. Esses autores apresentam a imagem de uma indústria automotiva com produtos globalmente padronizados, com dinâmi-

cas de exportação explicadas pela alta produtividade do trabalho e baixos custos de mão de obra. Em contraste, do nosso ponto de vista, o desenvolvimento da acumulação de capital na indústria automotiva argentina é limitado pelo tamanho do mercado doméstico, sob condições de produção marcadas pela pequena escala e baixa produtividade do trabalho em relação às condições normais. em escala global. Este artigo está envolvido em uma discussão sobre a mensuração e comparação internacional da produtividade do trabalho, com o objetivo de elucidar qual dessas duas visões se adequa à realidade do setor. Para isso, procedeu-se a analisar, complementar e ampliar as evidências sobre a produtividade do trabalho, para localizar a indústria automobilística argentina em uma comparação mais ampla e significativa em relação à situação atual da produção global. **Palavras-chave:** indústria automotiva; produtividade do trabalho; comparação internacional; comércio exterior.

**Códigos JEL:** L62; F59; O54

## Introducción

En un número reciente de esta revista, Pinazo, Córdoba y Dinerstein<sup>1</sup> (2017) presentaron una discusión sobre las formas de funcionamiento de la industria automotriz en la Argentina y, en particular, sobre los niveles de productividad del trabajo en el sector y su comparación internacional (2017). Si bien el artículo hace mención al enfoque general sobre la acumulación de capital en la Argentina desarrollado desde el Centro para la Investigación como Crítica Práctica (Iñigo Carrera, 1998, 2007), el eje de debate y de su evidencia empírica es nuestro planteo sobre la rama automotriz.

En efecto, se trata de dos enfoques contrastantes. En resumidas cuentas, en nuestros trabajos anteriores sostuvimos que el desarrollo de la acumulación de capital en la industria automotriz argentina se encuentra limitado por el tamaño del mercado interno, la pequeña escala de producción y la baja productividad del trabajo, en relación con las condiciones normales a escala global. Dichas condiciones y, más en general, la “performance” del sector, resultan expresivas del modo específico en que se acumula el capital en la Argentina. De modo similar al conjunto del capital industrial que opera en este país, las multinacionales automotrices compensan la baja productividad del trabajo (y la baja rentabilidad que resultaría de no

---

1- En adelante, PCyD.

mediar otras circunstancias) con la apropiación sistemática de riqueza social extraordinaria, cuya fuente principal es la fluctuante renta de la tierra y, complementariamente, la compra de la fuerza de trabajo por debajo de su valor (Iñigo Carrera, 1998, 2007). En este sentido, nuestro argumento es que las empresas automotrices multinacionales adoptan en la Argentina una forma específica de valorización distinta a la que estas mismas empresas despliegan en sus países de origen, cuyo desarrollo se realiza a través de la mediación de una serie de políticas estatales también particulares (Fitzsimons y Guevara, 2016, 2018).

En cambio, PCyD presentan la imagen de una industria automotriz que, a partir de un proceso de reconversión iniciado en la década de 1990, se caracteriza por una elevada productividad del trabajo y bajos costos de mano de obra. Ello habría permitido a las empresas multinacionales cambiar sus estrategias, pasando de concentrarse en el mercado interno con productos obsoletos, a una dinámica exportadora basada en la fabricación de modelos globalmente estandarizados (Pinazo, Córdoba y Dinerstein, 2017: 117).

Ante todo, la discusión sobre la medición y comparación internacional de la productividad del trabajo que llevan adelante PCyD se organiza en torno a la necesidad, que compartimos, de intentar dilucidar cuál de estas dos visiones se ajusta a la realidad del sector automotriz argentino. El principal propósito de este artículo, entonces, es involucrarnos en esta discusión empírica. Pero, además, como también PCyD señalan con precisión, la discusión sobre la caracterización de este sector tiene implicancias más amplias. En efecto, no solo la automotriz es una de las ramas industriales más importantes tanto a nivel nacional como global, sino que si efectivamente la realidad de la industria automotriz fuera la que plantean PCyD, ello obligaría a plantear la pregunta acerca de si el proceso de apropiación de renta de la tierra continúa o no determinando la especificidad de la acumulación del capital industrial en la Argentina.

El artículo se estructura del siguiente modo: en un primer apartado intentaremos aclarar con precisión nuestro argumento, en debate con las críticas y desarrollos positivos de PCyD; luego, en los siguientes dos apartados, discutiremos la evidencia empírica presentada por PCyD sobre la productividad del trabajo a nivel agregado y a nivel de planta, y presentaremos información complementaria en soporte de nuestro planteo.

### **Algunas aclaraciones sobre los cambios y las continuidades en el desarrollo de la industria automotriz argentina**

PCyD comienzan planteando con claridad su crítica a nuestro planteo acerca de la situación actual de la industria automotriz argentina: para ellos es falso que los niveles de productividad del trabajo en el sector son menores a los considerados normales a nivel mundial. Este juicio, por cierto, resulta preciso en la medida en que se refiere a un punto que, en efecto, sostenemos y que debatiremos más adelante. Sin embargo, el señalamiento se articula con una crítica improcedente. Según PCyD, nuestro planteo desconoce el “cambio operado en las estrategias de valorización de las ETN [empresas transnacionales] que dirigen la producción industrial en el país” (Pinazo *et al.*, 2017: 108), señalado por una amplia y conocida literatura sobre la conformación de cadenas globales de valor en la rama (Pinazo *et al.*, 2017: 109-113). Este cambio incluye, entre otros procesos, la relocalización de actividades de ensamblado para el aprovechamiento de diferencias salariales entre las distintas regiones, el desarrollo de plataformas globales modularizadas, la globalización de las empresas autopartistas y la “desverticalización” de muchas de las empresas terminales, esto es, la tercerización de la producción de autopartes (Sturgeon, Memedovic, Van Biesebeck y Gereffi, 2009). Sin embargo, nuestro planteo no es que no hubo modificaciones en el sector, sino que, a pesar de ellas, se mantuvieron algunas formas de funcionamiento de la industria preexistentes. En otras palabras, sostenemos algo muy simple: que en las últimas décadas hubo cambios en la forma de funcionamiento de la industria, pero también continuidades de al menos similar relevancia. En verdad, el argumento es que incluso estas últimas fueron más importantes en la medida en que las bases de la acumulación de capital en el sector continuaron siendo las mismas tanto antes como después de los cambios en cuestión. Pero ello no significa que se los desconozca: de hecho, fueron indispensables para la reproducción de la forma específica de valorización del capital que caracteriza al sector desde la década de 1960.

Vale la pena detenerse en este punto con más detalle, puesto que PCyD descartan de plano la posibilidad de que los cambios en lo que ellos llaman “estrategias globales de las ETN” puedan convivir con la persistencia de las diferencias de escala, tecnología y productividad entre la industria automotriz argentina y las condiciones normales a nivel global. Más aún, para estos autores, los cambios mencionados en las estrategias de las empresas demuestran por sí mismas la “falsedad” de nuestro planteo sobre los

niveles de productividad en el sector en Argentina (Pinazo *et al.*, 2017: 115). Sin embargo, esto es precisamente lo que hay que investigar, esto es, hace falta evaluar el impacto real de los cambios globales en el nivel local. En este sentido, nuestro argumento no es otro que aquél que PCyD descartan sin más: que, a pesar de las transformaciones operadas en la industria global, y de los cambios que ellos trajeron aparejados en la industria automotriz argentina, continúa existiendo una significativa diferencia de escala, tecnología y productividad del trabajo. En el resto de este apartado explicaremos más en detalle este planteo, debatiendo al mismo tiempo con la interpretación alternativa que ofrecen PCyD y dejando para más adelante la discusión empírica.

Las brechas de escala y productividad respecto de las condiciones normales de la industria global, que existían en la industria automotriz argentina desde su origen, se mantuvieron en niveles significativos aún luego de la llamada "reestructuración" del sector en la década de 1990, *a pesar de que* en el último cuarto de siglo se incrementaron las escalas de producción, se modernizaron las fábricas, aumentó la productividad del trabajo y crecieron las exportaciones. La razón de esto es muy simple: las transformaciones globales en este mismo período fueron tanto o más profundas que las locales. Aunque la productividad del trabajo tuvo un aumento importante a nivel local, ello no significa que la diferencia con respecto a otros países haya disminuido, porque la productividad de trabajo en estos últimos creció en muchos casos en similar magnitud<sup>2</sup>. En este sentido, es perfectamente posible que en la actualidad persistan brechas de escala y productividad, y que, al mismo tiempo, tanto la escala como la productividad en la Argentina muestren fuertes aumentos respecto a la década de 1960. Se trata de un problema que requiere de una comparación empírica *sobre la situación global actual* y no tanto una comparación de la industria argentina actual con la de la década de 1960, más aun teniendo en cuenta que muchos países relevantes en la industria automotriz global actual no tenían producción alguna en aquella época.

---

2- Por ejemplo, tanto la industria argentina como la estadounidense (que por niveles de producción y de productividad resulta expresiva de las condiciones normales en el mercado mundial desde el origen de la rama) cuadruplicaron la productividad del sector terminal entre la década de 1960 a la de 2005-2015. La primera pasó de 5 a 20 vehículos anuales por obrero, y la segunda de 15 a 60 (según datos de Asociación de Fábricas de Automotores y U.S. Bureau of Labor Statistics). En realidad, este ejemplo muestra que la diferencia relativa se mantuvo, pero la absoluta aumentó.

Por otro lado, nuestro argumento tampoco desconoce los cambios en la organización global de la industria automotriz vinculados con el desarrollo de la nueva división internacional del trabajo. Sin dudas, el más relevante de ellos, en lo que hace a nuestro caso, es la integración regional con Brasil, que en buena medida refleja la tendencia general de las últimas décadas hacia una mayor internacionalización de la producción, con la formación de las llamadas “cadenas globales de valor”. En los últimos 30 años, en efecto, con altos niveles de integración nacional, la industria automotriz argentina ha pasado de producir casi la totalidad de los vehículos que se vendían en el mercado interno a una situación de mayor especialización productiva y con ciertos “encadenamientos” internacionales. Sin embargo, estos encadenamientos son mucho mayores “aguas arriba” (utilización de insumos importados para la exportación posterior del vehículo terminado) que “aguas abajo” (exportación de autopartes en el inicio de una cadena) (Schteingart, Santarcángelo y Porta, 2017). En este sentido, la integración con Brasil implicó, en lo fundamental, una mayor especialización en el ensamblado y una “división del trabajo” o reparto en la producción de modelos entre ambos países, permitiendo mejorar las escalas de producción por modelo. Esto se refleja, en la Argentina, en un notable crecimiento del comercio exterior del sector y, de particular relevancia para la cuestión en discusión, de las exportaciones de vehículos terminados, las cuales pasaron de menos de un 5% de la producción (antes de 1990) hasta un promedio de 55% en el período 2004-2016 según datos de ADEFA.

La discrepancia surge a la hora de explicar este incremento de las exportaciones, y de la integración regional en general. Para PCyD, las exportaciones son el resultado del “fuerte crecimiento en los indicadores de productividad laboral, que en la actualidad se acercan a los mejores estándares internacionales en la materia” (Pinazo *et al.*, 2017: 117), en un contexto de estandarización global de modelos. En cambio, desde nuestra perspectiva la determinación es bien distinta. La primera indicación de que las exportaciones argentinas no responden a un acercamiento de la productividad a los niveles normales en el mercado mundial viene dada por el hecho de que la gran mayoría de ellas tienen por destino el mercado brasileño<sup>3</sup>. Estas exportaciones se dan en el marco de un régimen sectorial bilateral iniciado en 1994 que, a pesar de sus sucesivas modificaciones, mantiene

---

3- Cfr. gráfico 2. El 74% de las exportaciones totales del período 2003-2016.

tres características centrales: la exención recíproca de aranceles a la importación de partes y autopartes; el intercambio administrado que vincula las importaciones libres de arancel en cada país a las exportaciones hacia la contraparte, y el establecimiento de un arancel común a las importaciones de terceros países, fijado en el 35%.

En primer lugar, esto significa que las ventas en el mercado brasileño han tenido la misma protección arancelaria que en el mercado interno. Pero, en segundo lugar, la dinámica del comercio exterior en el marco de este régimen de intercambio administrado no permitió aumentar la escala de la producción local por encima del tamaño del mercado interno. En efecto, el incremento de las exportaciones al mercado brasileño registrado en las últimas décadas fue más que compensado por un incremento de las importaciones desde ese mercado<sup>4</sup>. Si bien el coeficiente que regula el intercambio (*Flex*) incluye tanto vehículos terminados como autopartes y, por lo tanto, permite que el balance comercial en los dos segmentos se desenvuelva con relativa independencia, en términos físicos las exportaciones de vehículos terminados fueron más que compensadas por las importaciones de vehículos terminados en el período 2003-2016 (en autopartes el balance del intercambio fue ampliamente deficitario para la Argentina). En este sentido, resulta notable que, hasta el año 2015, los volúmenes de producción local fueron prácticamente iguales a las ventas en el mercado interno<sup>5</sup>. Desde ese año la producción comienza a separarse hacia abajo de las ventas en el mercado interno, siendo reemplazada parcialmente por importaciones, especialmente desde Brasil (lo cual supone un incumplimiento de los acuerdos de intercambio administrado). En suma, las exportaciones a Brasil no expresaron una situación de competitividad de la industria argentina a nivel mundial, ni tampoco implicaron una superación de la restricción de la escala de producción por el tamaño del mercado interno. Al contrario, el intercambio administrado con Brasil, que explica el incremento de esas exportaciones, permitió la reproducción de una industria que tuvo y tiene por condición de existencia a la protección estatal respecto de la competencia global.

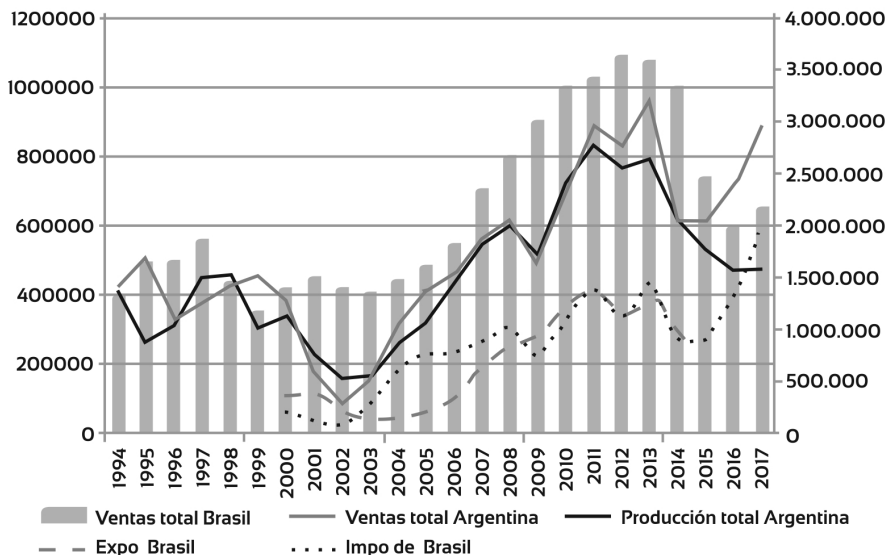
---

4- Cfr. gráfico 1.

5- Cfr. gráfico 1.



**Gráfico I.** Producción y comercio exterior del sector terminal argentino y evolución de las ventas en Argentina y Brasil.



**Fuente:** elaboración propia con base en ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores), ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) y United Nations Comtrade Database.

Para completar el panorama de las exportaciones de la industria automotriz argentina durante el período 2003-2016, cabe resaltar que otro 21% de ellas (es decir, casi la totalidad de las exportaciones restantes) fueron a otros países de América Latina, en casi todos los casos en el marco de acuerdos específicos de intercambio bilateral. Por ejemplo, en el caso de México, segundo destino de las exportaciones argentinas en el período 2003-2016, el acuerdo implicaba la exención mutua de los aranceles de importación, con un tope de 50.000 unidades anuales. También se encuentran exentos de aranceles los vehículos exportados al resto de los países integrantes del Mercosur (Uruguay, Paraguay y Venezuela) así como aquellos con los que rigen acuerdos de libre comercio o de preferencias arancelarias (Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú). Esto quiere decir que también las exportaciones a los otros países latinoamericanos requie-

ren del acceso preferencial a mercados protegidos.

Además de lo anterior, es importante reparar en que las exportaciones a estos destinos distintos a Brasil solo fueron relevantes en el total de exportaciones durante el período 2003-2007<sup>6</sup>. Varios factores explican esto. Ante todo, cabe señalar que, debido a la devaluación de 2002, durante el quinquenio mencionado el tipo de cambio real fue particularmente alto, tanto respecto a la convertibilidad de la década de 1990 como al período posterior (Gerchunoff y Rapetti, 2016). De por sí, esta coyuntura contribuye a explicar la mayor capacidad de la industria para acceder a mercados externos, distintos al brasileño, durante aquel quinquenio (aun cuando, como vimos, también requería de acuerdos específicos). Pero, por sobre todo, es central tener en cuenta que la alta proporción de las exportaciones a otros destinos dentro de las exportaciones totales se dio en un período de baja producción de la industria local, como resultado de la crisis iniciada en 1998 (recién en 2007 se recuperaron los niveles de producción de ese año). Como puede verse en el gráfico 2, a medida que crece la producción total, Brasil vuelve a ocupar su lugar como destino ampliamente mayoritario de las exportaciones.

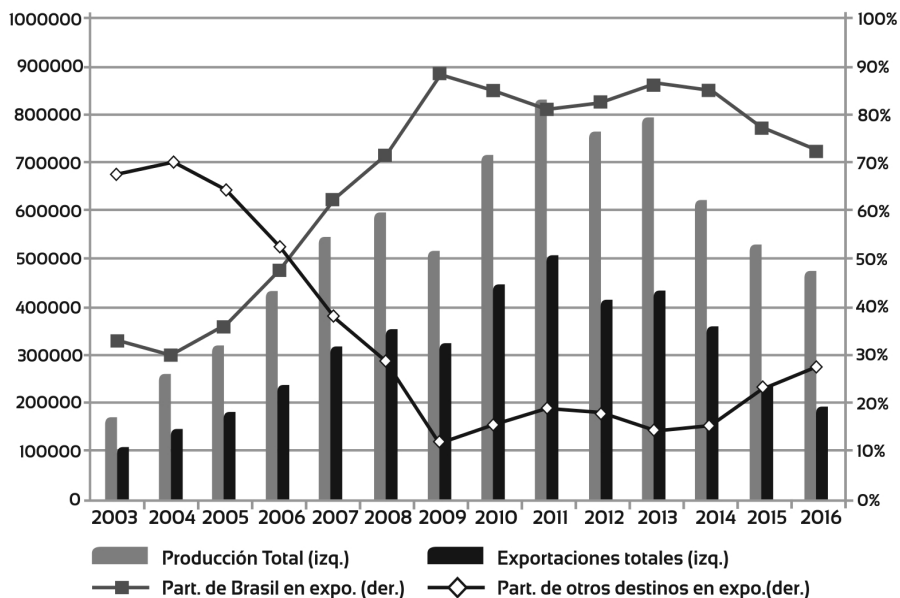
Esta evolución se explica por el carácter de la integración regional bilateral. En la medida en que el comercio con Brasil se da en el marco de un intercambio compensado, la caída de la demanda interna, al disminuir las importaciones, ponía un tope muy bajo a las exportaciones. En este contexto, las exportaciones a mercados distintos de Brasil funcionaron como paliativos frente a la caída de la demanda local. Solo alcanzaron importancia *relativa* por los bajos niveles de producción y de las exportaciones a Brasil, en un contexto de tipo de cambio excepcionalmente alto. En el mismo sentido, la recuperación de la industria automotriz argentina y el incremento de su producción hasta llegar a los niveles de los años 2010-2013 (cuando se promediaron casi 800.000 autos), no estuvo motorizada por las exportaciones a estos "nuevos" mercados (i.e. distintos a Brasil), cuya magnitud absoluta anual no solo no creció junto con la producción, sino que *disminuyó luego de 2008*. Lo que impulsó a la producción local a sus máximos históricos fue la recuperación del mercado interno y, con él, del intercambio compensado y protegido con Brasil. Por cierto, esto implica una evolución del mercado brasileño que acompañe los ciclos del argenti-

---

6- Cfr. gráfico 2.

no. Y, en efecto, esto es lo que sucedió. El período de fuerte contracción en la Argentina entre 1999 y 2002 fue de estancamiento en Brasil (recién en 2007 se recupera en ese país el máximo de licenciamientos del año 1997), mientras que ambos mercados compartieron también la fuerte expansión desde mediados de la década de 2000, así como la crisis desde 2014<sup>7</sup>.

**Gráfico 2.** Producción y Exportaciones del sector terminal. Argentina.



Fuente: elaboración propia con base en ADEFA.

Ahora bien, si el crecimiento de las exportaciones es un cambio real que, desde nuestro punto de vista, tiene una explicación distinta y hasta opuesta a la que le otorgan PCyD, hay otros puntos de su planteo que encontramos más inmediatamente cuestionables. Por caso, PCyD sostienen

7- Cfr. gráfico 1.

que, como manifestación de las transformaciones cualitativas del sector, en la actualidad se producen en la Argentina “modelos relativamente nuevos en términos de estándares internacionales” (Pinazo *et al.*, 2017: 117). Esto lo asocian con el crecimiento de la productividad para explicar la nueva estrategia de las ETN y, en particular, la reorientación del sector hacia el mercado externo. Si bien no consideramos que la antigüedad de los modelos sea un componente definitorio de nuestro planteo (aunque sí uno bastante expresivo de los modos de funcionamiento de la industria), nos parece que la estrategia de las ETN en este aspecto es muy diferente a la presentada por PCyD. Tomando como muestra los modelos más producidos en el período 2008-2013 por cada empresa (el período de apogeo de la industria en cuanto a niveles de producción), resaltan tres estrategias dominantes de las empresas. La primera de ellas es extender la vida útil de modelos globales introducidos en la segunda mitad de la década de 1990. Es el caso de Renault con el modelo Clio 2 (1998), de Fiat con el Siena (1996) y Peugeot con el 206 (1998). General Motors también se valió de esta estrategia, produciendo hasta 2016 la primera generación del modelo Corsa, lanzado en el mundo en 1993, y hasta 2012 el modelo Corsa 2, lanzado en 1999. Todos estos modelos fueron retirados mucho antes en los países de origen de las ETN, siendo reemplazados por nuevas versiones o por otros modelos nunca producidos en el país, tales como el Clio 3 o el Peugeot 207<sup>8</sup>.

Otra estrategia de las ETN fue la producción de modelos específicos para la región, tales como el Agile de General Motors (producido en cantidades similares a los dos modelos Corsa) y el Fox/Suran de VW. Estos modelos, desde ya, no son modelos “estandarizados globalmente”, en la medida en que fueron diseñados para satisfacer los estándares regionales, lo que implica modelos de gama baja, reducido equipamiento, bajos niveles de seguridad, etc. Una tercera estrategia de las empresas consistió en producir modelos globales, pero alargando su ciclo o lanzándolos con atraso de varios años. Es la estrategia que siguió Ford con el modelo Focus, cuya primera versión comenzó a producirse en la Argentina en 2000,

---

8- El 207 “Compact” que PSA produjo en Argentina desde 2008, y que PCyD presentan como ejemplo de lanzamientos simultáneos en Argentina y el mundo (Pinazo *et al.*, 2017: 118), no es el mismo vehículo que el 207 europeo lanzado en 2006, sino un *restyling* del modelo 206 lanzado en 1998. Es decir que, al tiempo que lanzaba un modelo nuevo en Europa, sobre la base de una plataforma también nueva, en Argentina PSA cambiaba el nombre comercial del modelo antiguo para extender su vida útil.

solo un año más tarde que en Europa, pero las siguientes generaciones fueron lanzadas con cuatro años de retraso. Algo similar sucede con algunos modelos de PSA, como el Peugeot 308, lanzado también con 4 años de retraso.

Estas estrategias de producción de modelos se reflejan en notorias diferencias en las tecnologías incorporadas (seguridad, confort, eficiencia, etc.). De allí la enorme brecha en los resultados alcanzados en las evaluaciones sobre las prestaciones de seguridad brindadas por los vehículos producidos en la región respecto de, por ejemplo, los producidos en y para el mercado europeo. De allí proviene también la distancia que existe entre las normas de producción que rigen al sector en las distintas regiones: en la Argentina se implementaron en 2014, y sólo parcialmente, las exigencias mínimas de seguridad que rigen en los países europeos desde 1995<sup>9</sup>.

Ahora bien, si, como venimos sosteniendo, los problemas de escala y productividad que distinguían específicamente a la industria automotriz argentina en las décadas de 1960 y 1970 se reproducen hasta la actualidad, ¿cómo explicar entonces la existencia de múltiples ETN en el país y el crecimiento de la producción de los últimos 26 años, aún pese a las recurrentes crisis? Esta cuestión excede los límites de este artículo, pero cabe aquí sintetizar los principales puntos que desarrollamos en otros trabajos. En síntesis, los capitales automotrices compensan la menor productividad vendiendo a mayores precios y obteniendo una fuerza de trabajo relativamente abarataada, en ambos casos respecto a los vigentes en el mercado mundial. Ambas ventajas que obtienen estos capitales dependen de la intervención estatal, ya sea fijando impuestos a las exportaciones primarias (que luego gasta, ampliando el mercado interno), sobrevaluando la moneda (lo cual, junto con los impuestos recién mencionados, tienen por efecto la circulación abarataada de las mercancías de origen primario que entran en el consumo de la clase obrera), o estableciendo diversos regímenes de

---

9- En el segmento de *pickups* hay menor diferencia de producto entre los modelos producidos en la Argentina y en el mundo. Aun así, estos modelos se exportan en cantidades modestas por fuera de la región. La excepción del modelo Amarok de VW, que se exportó a Europa –también en pequeñas cantidades-, fue temporal, ya que a partir del año 2012 se comenzó a producir, con ese destino, en Alemania. Otro caso ilustrativo es el del modelo Hilux de Toyota. A pesar de ser el mismo modelo que el producido en Tailandia, la producción argentina solo se exportaba al Mercosur y a Colombia, abasteciendo al resto de los mercados latinoamericanos desde Tailandia. Sólo desde 2016 Toyota comenzó a ampliar incipientemente las exportaciones a otros destinos.

promoción y/o protección sectoriales. Esta forma de valorización específica, centrada en la apropiación de fuentes extraordinarias de ganancia, supone la apertura y cierre del ciclo dentro del ámbito nacional (o regional, como vimos), para aprovechar las ventajas de la compra abarataada de fuerza de trabajo y la venta a precios elevados. Por ello, la estrategia de las ETN no se concentra en el desarrollo tecnológico para la venta en el mercado mundial, sino en la participación en este proceso de apropiación de renta de la tierra en escala restringida al ámbito nacional. La integración regional con Brasil debe comprenderse, desde esta perspectiva, como una forma de reproducción de esta forma específica de valorización, compartida en lo esencial por ambos países. Esta forma permite, en lo referido estrictamente al sector terminal, aumentar las economías de escala por modelo, sin resignar el acceso a mercados protegidos que permiten participar del proceso de apropiación de renta de la tierra. Se trata de una forma de integración que, si bien permitió a la industria argentina recuperarse de la profunda crisis de la década de 1980, no implica una superación de las limitaciones inherentes a la forma de valorización específica en cuestión.

Con todo, más allá de esta discusión sobre las diferentes explicaciones y caracterizaciones sobre las formas la integración regional, el comercio exterior y las estrategias de producto de las ETN, e incluso sobre las formas generales de valorización del capital, subyace a la diferencia entre ambos planteos una cuestión cuya resolución implica un análisis concreto de indicadores empíricos y que puede resumirse en la siguiente pregunta: ¿existen o no diferencias significativas de productividad del trabajo entre la industria automotriz argentina y los niveles normales en la industria automotriz global? Abordamos de lleno este interrogante en los siguientes dos apartados.

### **La comparación internacional de la productividad del trabajo**

El problema de los niveles comparados de productividad del trabajo es central para la discusión encarada en este artículo, dado que, en buena medida, estos niveles reflejan otros aspectos más generales de las distintas caracterizaciones en debate. Se trata, además, de una discusión empírica que, a pesar de ciertos problemas propios de los indicadores disponibles, no parece ser insalvable. De hecho, recién saldada esta discusión, con un panorama más claro sobre el nivel de productividad del sector en la Argentina, cobraría sentido avanzar con mayor profundidad sobre el nivel tecnológico de las plantas, la importancia de la escala de producción o las

formas de valorización o “estrategias” de las ETN en el país.

Uno de los primeros señalamientos de PCyD sobre este asunto es que los indicadores de productividad agregada en el complejo automotor (esto es, el conjunto del sector terminal y el autopartista) no son adecuados para la comparación internacional, porque a nivel mundial, y sobre todo en el caso argentino, la evolución del sector autopartista y del terminal fueron disímiles (Pinazo *et al.*, 2017: 113). En particular, sostienen que el relativo estancamiento de la industria autopartista en la Argentina tornaría inválida cualquier conclusión basada en estos indicadores agregados del complejo automotor (porque tendería a mostrar una productividad muy baja que no reflejaría las diferencias entre sector autopartista y terminal). Este señalamiento, en realidad, no merece mayor debate, puesto que de hecho nuestros trabajos siempre se refieren a la industria automotriz terminal. Además, en ellos se incorporan no solo la comparación de productividad laboral en el sector terminal en el nivel de país, sino también en el nivel de empresa y de planta.

A continuación, PCyD advierten sobre algunos problemas reales de las comparaciones de productividad del trabajo. Por ejemplo, las industrias terminales de distintos países no necesariamente incluyen los mismos procesos productivos: por más que las plantas o empresas sean del sector terminal, algunas pueden incluir solo el ensamblado y otras también otros procesos, como la fabricación de subensambles (motores, transmisiones, cajas de cambio, etc.). Esto es cierto, y además relevante, pero lo importante es cómo saldar la dificultad. PCyD sugieren analizar cuatro indicadores en conjunto. Veamos cada uno de ellos.

El primero es la evolución histórica de la productividad física del trabajo en el sector terminal en la Argentina. Según este indicador, la productividad del trabajo aumentó significativamente desde 1990, tanto por obrero como por hora trabajada. Ahora bien, este dato no es muy útil para resolver el problema planteado, es decir, si la industria argentina tiene o no niveles de productividad más bajos que los normales a nivel global. En primer lugar, como PCyD insisten, hubo grandes transformaciones en el sector terminal tanto a nivel local como global. En la actualidad, el sector terminal comprende, en la mayoría de las empresas, muchos menos procesos productivos que antes. Por consiguiente, el indicador de productividad subió no solo por la mejora técnica, sino también por la mayor especialización del sector terminal en las actividades de ensamblado como resultado de la tercerización de muchos procesos productivos que antes eran efectua-

dos por las mismas terminales. Esta especialización en el ensamblado fue, como PCyD señalan, un proceso muy profundo en la industria terminal argentina desde la década de 1990. En este sentido, no es posible saber si el aumento de la relación entre los vehículos producidos y la cantidad de trabajadores u horas trabajadas en el sector terminal responde a un verdadero incremento de la productividad laboral en el ensamblado, a la reducción de procesos productivos en el sector terminal o a una combinación de ambos determinantes. En segundo lugar, la constatación de la multiplicación de este indicador a nivel nacional no resulta útil porque, como ya hemos indicado, aunque hubiera aumentado “genuinamente” la productividad local del trabajo de ensamblado, también podría haber aumentado en otros países (más aun teniendo en cuenta el cambio operado en sector a nivel global con la incorporación de nuevos países a la producción automotriz). Por último, cabe insistir en que no sostenemos que la productividad laboral en la industria automotriz argentina se encuentre estancada o que no pueda incrementarse, sino que es significativamente menor a la socialmente vigente a nivel mundial, y que ha sido así durante todo su desarrollo.

Más apropiado resulta, entonces, el segundo indicador que proponen PCyD, a saber, la comparación de la productividad física actual a nivel de países en el sector terminal, indicador que, por lo demás, se utiliza en los trabajos criticados (Fitzsimons y Guevara, 2016: 190; 2018: 244). Sin embargo, llamativamente, PCyD arriban a conclusiones contrarias a las allí presentadas: “Como podemos observar, la industria automotriz argentina se ubica, pese a las enormes diferencias de escala, en niveles similares (o incluso superiores en algunos casos) de producto por obrero ocupado a los de industrias históricamente mucho más desarrolladas tecnológicamente” (Pinazo *et al.*, 2017: 118). La explicación de esta conclusión sorprendente se encuentra, a nuestro juicio, en que el cuadro que la fundamenta (Pinazo *et al.*, 2017: 120) tiene al menos tres problemas: contiene datos importantes erróneos, omite muchos países relevantes y, en consecuencia de esto último, termina representando en exceso a los países de Europa occidental. Como veremos, un análisis más preciso y completo de este indicador muestra un panorama muy diferente al que presentan PCyD.

Empecemos por el caso de Corea del Sur. PCyD computan una productividad del trabajo, para el año 2014, de 15 vehículos anuales por obrero, menor que los 19 vehículos por obrero producidos en ese año en la Argentina. Sin embargo, aquel número surge de incluir en los trabajadores de la industria automotriz coreana a los empleados del sector autopartista, lo



cual evidentemente no corresponde a la hora de comparar la productividad del trabajo en la industria terminal. En efecto, el cuadro consigna que los empleados suman ese año 301.000, utilizando como fuente a la Cámara Coreana de Automotores (KAMA), donde no se especifica si el dato incluye o no al sector autopartista. Por fortuna, el servicio oficial de estadísticas de Corea del Sur (KOSIS) provee el dato preciso desagregado: para 2014, los empleados en el sector terminal suman 85.426, mientras que los empleados en el autopartista, 247.262. Utilizando el dato correcto, entonces, la productividad laboral en Corea resulta de 53 vehículos por empleado, esto es, casi el triple que el indicador argentino, en un nivel muy cercano al indicador de EE.UU. y Japón. De hecho, sería muy difícil de explicar la exportación de casi un millón de vehículos anuales por parte de Corea del Sur a Norteamérica, con los niveles de productividad del trabajo indicados por PCyD, cuatro veces menores a los de la industria estadounidense.

En segundo lugar, pensamos que una buena comparación de la productividad laboral en el sector terminal debe ser más amplia y, sobre todo, incluir países que nos permitan extraer conclusiones (o al menos hipótesis) sobre cuál es el "estándar" mundial de productividad del trabajo en la industria terminal y cómo se ubican respecto a dicho estándar los países llamados "periféricos" o "emergentes". En la mayoría de los casos, además, se encuentran disponibles datos precisos y de fácil acceso, por lo que no tiene sentido excluirlos del análisis. En el cuadro 1, elaborado a tal efecto, la inclusión de Japón (que no aparece en el cuadro de PCyD) permite identificar, en conjunto con EE.UU., cuál es la norma de productividad del trabajo en los dos países que históricamente han liderado, con diferencia, la producción automotriz global hasta el muy reciente ascenso de China. Estos dos países tienen una productividad muy similar, en torno a los 60 vehículos por trabajador por año, con otros países de importante producción en niveles similares, como Corea, Tailandia, Eslovaquia, Canadá y México. Luego figuran otros países con niveles más bajos de productividad, en términos del indicador utilizado. En este gradiente descendente, queda claro que Argentina se encuentra en niveles particularmente bajos, lejos de los niveles del primer grupo de países, que parecen fijar la norma global de productividad.

**Cuadro 1.** Vehículos producidos por empleado. Países seleccionados, sector terminal. (2013)

	Producción	Empleo	Vehículos por empleado
Tailandia (2012)	2429	28,3	85,8
Canada (2012)	2463	36,9	66,7
EEUU	11066	181,5	61
Japón	9630	165	58,4
Eslovaquia (2012)	927	16,3	56,9
Corea del Sur	4521	85,7	52,8
México	3054	61,5	49,7
España	2163	57,9	37,4
Rep. Checa (2014)	1251	33,7	37,1
Turquía	1126	39,7	28,4
Brasil	3738	131,6	27,6
UK	1598	67	23,9
Argentina	791	35,4	22,3
Francia	1740	118	14,7
Alemania	5718	437	13,1

**Fuente:** elaboración propia con base en OICA (Organización Internacional de Constructores de Automóviles), ADEFA, AIACR (Czech Republic Automotive Industry), ANFAVEA, BLS, DESTATIS (Federal Statistical Office, Alemania), INE (Instituto Nacional de Estadística, España), INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México), INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques, Francia), JAMA (Japan Automobile Manufacturers Association), KOSIS (Korean Statistical Information Service), ONS (Office for National Statistics, Reino Unido), TNSO (National Statistical Office of Thailand), TUIK (Turkish Statistical Institute) y ZAPSR (Automotive Industry Association of the Slovak Republic).

En los últimos lugares del cuadro, los casos de Argentina y Brasil no sorprenden, en la medida en que el argumento es justamente que en ellos la industria automotriz funciona con baja productividad del trabajo. Pero sí resulta llamativo, a primera vista, que el Reino Unido, Francia y Alemania tengan niveles de productividad similares e incluso menores que los de la Argentina. Sin embargo, un análisis más profundo permite explicar esta anomalía. En primer lugar, en estos centros clásicos de la industria auto-

motriz europea no todas las empresas se especializaron en el ensamblado en la misma medida que las empresas estadounidenses. En efecto, ante la expansión de la industria japonesa en el mercado mundial, las dos mayores empresas estadounidenses, General Motors y Ford, reaccionaron copiando el modelo "toyotista", originalmente basado en este aspecto en una menor integración vertical (Grinberg, 2011: 136). Lo hicieron paulatinamente durante los años '80 y con más agresividad durante los '90, cuando directamente procedieron a independizar sus divisiones de autopartes, creando dos de las más grandes empresas autopartistas globales: Delphi y Visteon (Sturgeon, Van Biesebroeck y Gereffi, 2008: 306). En cambio, en los centros clásicos de Europa Occidental, la "desverticalización" no fue tan profunda. El caso más conocido es el de Volkswagen, que conservó en Alemania las plantas de producción de autopartes. Otras empresas, como Peugeot, también mantuvieron los mismos niveles de integración vertical en las últimas décadas. (Freyssenet, 2009; Sturgeon y Florida, 2000: 61-62; 2004: 26-27). En las estadísticas, esto se refleja en las notables diferencias que la participación del empleo en el sector terminal tiene en el empleo total del complejo automotor en los países productores clásicos. Mientras en Japón y en EE.UU. solo 1 de cada 5 empleos en el complejo automotor se explican por el sector terminal, en los tres países de Europa Occidental la proporción es mucho más alta y supera en los casos de Francia y Alemania el 50%<sup>10</sup>. Por supuesto, esto impacta directamente en el indicador de productividad al que nos estamos refiriendo, que no corrige por grado de integración de las industrias de cada país. En el caso de Gran Bretaña, además, la especialización en la producción de vehículos de lujo y deportivos, que demanda una mayor cantidad de trabajo por vehículo, también contribuye a explicar los bajos niveles del indicador de productividad del trabajo. Si se excluyen estos tres países europeos por los motivos indicados, la productividad del trabajo en Argentina es la más baja de todos los casos relevados.

---

**10-** Como ejercicio, si se supone hipotéticamente una proporción de 22% de empleos en el sector terminal respecto al total del complejo (la proporción de EE.UU.), la productividad del sector terminal en Alemania subiría a 34 vehículos por trabajador por año, la de Francia a 36 y la del Reino Unido a 53.

**Cuadro 2.** Empleo en el sector terminal y en el complejo automotor.

	Sector Terminal	Complejo Automotor	Terminal/Complejo
Alemania	437.223	772.737	56,6%
Francia	117.750	216.744	54,3%
Reino Unido	67.000	137.900	48,6%
Unión Europea (28 países)	1.042.000	2.299.000	45,3%
EEUU	181.500	824.800	22,0%
Japón	165.000	785.000	21,0%

**Fuente:** elaboración propia con base en BLS, CCFA (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, Francia), DESTATIS, INSEE, JAMA y ONS.

El tercer indicador propuesto por PCyD es la comparación del agregado nacional argentino con el agregado de empresas globales en todo el mundo. Como es evidente, esta comparación pone en relación entidades diferentes, lo cual lo torna un indicador bastante problemático. En concreto, es claro que las empresas transnacionales diferencian sus actividades por país, es decir, tienen una división internacional del trabajo a su interior. Así, el empleo total de las ETN incluye, además de la producción en sentido estricto, el diseño, el trabajo de investigación, la gestión de la empresa a nivel global, etc., actividades localizadas en su mayoría en los países de origen de estas empresas. Además, en sus casas matrices (y también en algunas filiales), y por más que en muchos casos hayan tercerizado muchas actividades autopartistas, todas las ETN continúan fabricando motores, transmisiones, cajas de cambio, etc., mientras que casi ninguna lo hace en la Argentina. Por ello, el hecho de que el dato de productividad del trabajo promedio de la industria automotriz argentina, donde las ETN no localizan estos trabajos de diseño, investigación y gestión, ni tampoco producen autopartes, sea similar en algunos casos a la productividad de las ETN a nivel global, es más bien un indicador de que la productividad del trabajo de ensamblado en la Argentina es baj, y no de que es normal. En otras palabras, dado que en la Argentina se desarrollan solo tareas de ensamblado, cabría esperar que el indicador de productividad del trabajo sea sensiblemente más alto que el promedio de las ETN a nivel global, que incluyen procesos de trabajo y gestión mucho más amplios. En cambio, al comparar la productividad de la industria automotriz argentina con la productividad media global de *todas* las ETN que operan en el país (y

no solo con algunas), vemos que la productividad de las ETN es, en general, mayor a la de la industria automotriz argentina. Solo es sensiblemente menor al nivel de Argentina el indicador de Volkswagen, empresa que, como ya mencionamos, mantiene un grado de integración vertical particularmente alto en su país de origen.

**Cuadro 3.** Vehículos producidos por empleado, en empresas a nivel global y en Argentina total. Sector terminal. 2013

	Vehículos producidos (miles)	Empleados (miles)	Vehículos x empleado
General Motors	9629	219	44,0
Ford	6077	181	33,6
Toyota	10324	344	30,0
Peugeot	2834	111,2	25,5
Renault	2708	119	22,8
Argentina	791	35,4	22,3
Fiat-Chrysler	4681	225	20,8
Volkswagen	9728	572,8	17,0

**Fuente:** elaboración propia con base en OICA, ADEFA e informes empresariales.

### La comparación en el nivel de planta

Por último, PCyD proponen comparar las plantas ensambladoras de Renault y Toyota en distintos países. Esta estrategia, en principio, permite precisar en mayor medida la productividad del trabajo del sector terminal, al tomar en cuenta solo las plantas que incluyen los procesos de “estampado de piezas, soldadura, ensamble de carrocería, y pintura y armado” y que excluyen “tareas de fabricación de sub-ensambles” (Pinazo *et al.*, 2017: 115). Ahora bien, cabe resaltar que, aun tomando estos recaudos, persisten ciertos problemas para la comparabilidad de la productividad física, porque existen diferencias en los tipos, tamaños y niveles tecnológicos de los vehículos que se producen en cada fábrica. Además, las fuentes disponibles (información de las empresas en publicaciones propias o en sus sitios de internet) no parecen ser del todo precisas en la indicación de los procesos que se realizan en cada planta. El hecho de que en estas fuentes figure que se trata de plantas ensambladoras no implica necesariamente que en todas ellas los procesos sean iguales. En este sentido, si bien resulta un procedimiento útil,

es importante tener ciertos recaudos a la hora de extraer conclusiones. Por lo demás, y más allá de las ventajas y desventajas de este tipo de comparación, el cuadro que presentan (Pinazo *et al.*, 2017: 121) contiene imprecisiones y omisiones que afectan sus conclusiones. En este sentido, como argumentaremos, un análisis más completo de los datos existentes, por el contrario de lo que sostienen PCyD, evidencia de que la productividad del trabajo en las plantas argentinas es relativamente baja e, inclusive, de las más bajas a nivel mundial, con contadas excepciones. Veamos esto en detalle.

En cuanto a las plantas ensambladoras de Renault, PCyD incluyen varias que producen también autopartes (motores, transmisiones, ejes, etc.), sin que ello esté especificado. Esto subestima la productividad del trabajo de ensamblado en estas plantas, en la medida en que el número de trabajadores totales incluye a los empleados en tareas que no son de ensamblado. Un caso notable es el de la fábrica de Pitesti, en Rumania, que PCyD comparan con la planta de Córdoba para señalar la mayor “productividad” de esta última, pese a su menor escala (Pinazo *et al.*, 2017: 122). Sin embargo, esta conclusión no tiene en cuenta que en la fábrica rumana se producen, además de 339.000 vehículos finalizados, 514.000 cajas de cambio, 435.000 motores, 1.100.000 ejes y 22.000 toneladas de fundición de aluminio, mientras que en la planta argentina solo se realiza el ensamblado final y 3.800 toneladas de fundición de aluminio. Por otra parte, el cuadro no incluye la planta de Renault en Corea del Sur, presumiblemente porque produce autopartes (aunque ello no había obstado para la inclusión de la fábrica rumana). Sin embargo, a pesar de producir autopartes, esta planta coreana es mucho más productiva que la argentina. En este sentido, hemos preferido incluir las plantas ensambladoras que producen autopartes, consignando ello con claridad en cada caso.

En el cuadro 4 puede verse que la planta argentina muestra niveles relativamente bajos de productividad del trabajo. En comparación con las plantas con mejores indicadores (en Francia, España y Corea del Sur), la productividad de la planta de Santa Isabel es de menos de la mitad. En el otro extremo, por debajo de la planta argentina, se encuentran plantas cuyas particularidades explican sus bajos indicadores de productividad. En efecto, dos de ellas producen autopartes y abastecen otras plantas de ensamblado: la ya mencionada de Pitesti en Rumania y una de las plantas de la empresa en Marruecos. Otras dos plantas francesas también muestran indicadores relativamente bajos, por ser las plantas donde Renault produce vehículos de los segmentos C, D y deportivos, de gama alta. El último caso es la planta de

Moscú, cuyos volúmenes de producción son bajos (de hecho, muy similares a los de la Argentina) y con destino al mercado interno. Por lo demás, cabe destacar que algunas de las plantas que están por encima de la Argentina desarrollan procesos más complejos que los de la planta cordobesa, como la fabricación de motores y otros componentes, lo cual implica que la verdadera distancia en cuanto a productividad del trabajo de ensamblado en estas plantas es mayor a la que se ve reflejada en el indicador. Además, hay que tener en cuenta que la planta argentina se especializó en autos pequeños y en modelos antiguos con ciclos de producción extendidos<sup>11</sup>, lo cual también simplifica el trabajo y contribuye a elevar el indicador utilizado.

**Cuadro 4.** Renault. Vehículos por obrero, año 2015.

Planta	Prod.	Empleo	Prod./ empleo	Otros productos/ Observaciones
Francia, Mauberge	151.064	1.583	95,4	
Corea del Sur, Busan	205.391	2.192	93,7	Motores, transmisiones
España, Valladolid	252.398	3.097	81,5	Datos de 2017
Francia, Flins	146.864	2.117	69,4	
Francia, Sandouville	99.237	1.596	62,2	
Eslovenia, Novo Mesto	129.428	2.100	61,6	
Francia, Batilly	126.454	2.095	60,4	
Turquía, Bursa	339.240	5.640	60,2	Motores, ejes, cajas de cambio, suspensiones
Brasil, Curitiba	187.087	3.706	50,5	Motores, repuestos
España, Palencia	210.293	4.219	49,8	
Marruecos, Casablanca	58.024	1.238	46,9	
Argentina, Córdoba	76.055	1.715	44,4	Fundición
Marruecos, Tangier	229.026	5.852	39,1	Transmisiones, repuestos
Francia, Douai	133.559	3.530	37,8	Segmentos C y D
Rumania, Pitesti	339.204	11.108	30,5	Motores, cajas de cambio, ejes, fundición
Rusia, Moscu	73.618	2.645	27,8	
Francia, Dieppe	5.111	276	18,5	Vehículos deportivos

**Fuente:** elaboración propia con base en informes empresariales.

11- Al menos hasta la reciente finalización de los ciclos de los modelos Clio 2 y Kangoo 1.

En cuanto al análisis de las plantas de Toyota a nivel mundial, ante todo, cabe hacer notar que el dato que PCyD presentan de la fábrica de Zárate, para el año 2016, es erróneo. Ese año la producción de la planta de Zárate fue de 97.809 vehículos según ADEFA y no de 140.000, con lo cual la productividad por obrero fue de 20 vehículos en el año, y no de 28. En cualquier caso, los datos presentados en el cuadro 5, que más allá de lo señalado respecto de la planta de Zárate no difieren significativamente de los presentados por PCyD, son bastante concluyentes. Las plantas ubicadas en Japón y Norteamérica, las más productivas del grupo, muestran niveles de productividad entre tres y cinco veces mayores que la ubicada en la Argentina. Las únicas plantas que se ubican con claridad por debajo de la argentina en niveles de productividad son las de Filipinas, Rusia y Venezuela, donde la empresa japonesa tiene volúmenes de producción muy bajos.

**Cuadro 5.** Toyota. Vehículos por obrero, año 2012

	Prod.	Empleo	Prod./ empleo	Otros productos / Observaciones
Japón, Tsutsumi	510.000	5.134	99,3	
México, Tijuana	56.000	702	79,8	
EE. UU., San Antonio	219.000	2.883	76,0	
EE. UU., Blue Springs	130.000	1.796	72,4	
Canada, Cambridge	519.000	7.500	69,2	
EE. UU., Princeton	297.000	5.026	59,1	
EE. UU., Georgetown	462.000	7.831	59,0	Motores
Japón, Takaoka	179.000	3.112	57,5	
Reino Unido, Burnaston (2017)	144.077	2.564	56,2	
Francia, Onnaing	201.000	3.638	55,3	
Tailandia, 3 plantas	881.000	17.344	50,8	Motores
Japón, Tahara	396.000	8.089	49,0	
Turquía, Arifiye	78.000	2.378	32,8	Motores
Indonesia, Karawang	155.000	6.717	23,1	
Rusia, San Petersburgo (2015)	36.121	1.600	22,6	Motores
Argentina, Zarate	93.000	4.232	22,0	
Sudáfrica, Prospecton	150.000	6.925	21,7	



India, Karnataka	192.000	9.670	19,9
Brasil, 2 plantas	83.000	5.264	15,8
Filipinas, Santa Rosa	31.000	2.275	13,6
Venezuela, Cumana	12.000	1.771	6,8

**Fuente:** elaboración propia con base en informes empresariales

Por último, presentamos un cuadro completo de las plantas de Volkswagen en el mundo, fuera de Alemania. Se trata de un caso importante porque, como vimos, al tomar la productividad global de la empresa (producción total por empleados totales), el nivel resulta muy bajo en comparación con otras empresas. Ya comentamos este resultado con anterioridad, indicando, entre otras cosas, que la empresa alemana tiene un alto grado de integración vertical en su casa matriz, con baja tercerización del trabajo de diseño y de producción de componentes. Por esta razón, excluimos la mayoría de las plantas alemanas, seleccionando solo una planta de este país, que cumple con los requisitos de estar especializada en el ensamblado y producir vehículos de consumo masivo (i.e. no autos de lujo o deportivos). En el cuadro 6 puede verse que la planta argentina (junto con las brasileñas) cuenta con el indicador de productividad más bajo, pese a ser una de las pocas que no produce ningún tipo de autoparte<sup>12</sup>. El resto de las fábricas especializadas en el ensamblado duplican y hasta triplican la productividad del trabajo en la planta argentina.

**Cuadro 6.** Volkswagen. Vehículos por obrero, año 2017.

	Prod.	Empleo	Prod. empleo	Otros productos/ Observaciones
China, 9 plantas	4.041.000	60.408	66,9	
EE.UU., Chattanooga	140.417	2.444	57,5	
España, Navarra	244.127	4.893	49,9	Motores
Portugal, Palmela	231.430	5.912	39,1	
Alemania, Zwickau	289.717	7.700	37,6	
India, 2 plantas	154.122	4.363	35,3	Motores
Sudáfrica, Uitenhage	123.854	3.800	32,6	Motores
México, Puebla	461.248	14.305	32,2	Motores, ejes, convertidores, fundición

<sup>12</sup>- Las cajas de cambio se fabrican en otra planta, ubicada en Córdoba.

Polonia, Poznan	197.800	6.798	29,1	Fundición
Rep. Checa, 2 plantas	858.103	29.829	28,8	Motores, cajas de cambio, transmisiones, fundición, forjado
Eslovaquia, Bratislava	361.776	13.602	26,6	Cajas de cambio
Argentina, Pacheco	75.907	3.982	19,1	
Brasil, 3 plantas	272.118	14.820	18,4	Motores

**Fuente:** elaboración propia con base en informes empresariales y Automotive News.

## Conclusiones

Nuestro propósito en este trabajo fue avanzar en el análisis concreto de los distintos indicadores que ponen de manifiesto las características particulares de producción del sector automotriz, en el marco del debate iniciado por PCyD. En este sentido, luego de algunas aclaraciones de rigor en cuanto al sentido del planteo general que sostenemos y de proponer una explicación alternativa sobre el significado y alcance de las transformaciones recientes en el sector tanto a nivel global como local (y muy especialmente sobre las implicancias del crecimiento del comercio exterior), procedimos a aportar elementos para profundizar la discusión sobre la comparación internacional de la productividad del trabajo en la rama.

Para ello, hemos intentado identificar algunos problemas e inconsistencias en los indicadores y datos utilizados por PCyD, que desde nuestro punto de vista contribuyen a explicar sus conclusiones, en buena medida opuestas a las nuestras. Asimismo, expusimos evidencia empírica adicional con el propósito de mostrar que, al poner a la industria automotriz argentina en un cuadro de comparación más amplio y significativo respecto de la situación actual de la producción global, queda en evidencia el nivel relativamente bajo de la productividad del trabajo desplegada a nivel local. En particular esta ampliación de la comparación muestra que una de las razones de la imagen que presentan PCyD, a nuestro juicio equivocada, surge de la excesiva representación de los países y empresas de Europa Occidental, donde la industria todavía mantiene elevados niveles de integración vertical. Este procedimiento de ajuste y ampliación de datos permitió construir un panorama más adecuado también para la comparación a nivel de planta, incorporando en el análisis las diferencias en los procesos de producción entre ellas.

En resumidas cuentas, pensamos que el artículo muestra que no es cierto que, como sostienen PCyD,

de seguir pensando en una industria con los mismos problemas que en la década del '60, no podríamos comprender por qué se ensamblan algunos modelos de última generación en la Argentina, ni por qué se exportan, ni por qué se realizan ambas tareas con parámetros elevados de rendimiento de la fuerza de trabajo" (Pinazo *et al.*, 2017: 122). Los problemas con este balance sobre nuestro planteo son de dos tipos.

En primer lugar, se basa en una imagen equivocada de la industria automotriz actual. Como hemos señalado, los "parámetros de rendimiento de la fuerza de trabajo" no son elevados (al menos si por ello entendemos "parámetros de productividad del trabajo"); y el ensamblado de "modelos de última generación" es irrelevante, si no inexistente, en la estrategia de las empresas en la Argentina. En segundo lugar, argumentamos que es precisamente el reconocimiento de ciertas continuidades en el desarrollo histórico de la industria automotriz argentina lo que permite explicar la particular dinámica de la industria en los últimos 15 años y, con ella, de las exportaciones. Más aún, si no se comprende el verdadero carácter de la integración regional como forma concreta que posibilitó a la industria argentina su reproducción sobre las mismas bases específicas que en la década de 1960 (escalas limitadas por el tamaño del mercado interno, bajos niveles de productividad, dependencia de mercados protegidos, apropiación de fuentes extraordinarias de ganancia, etc.), no se puede entender ni la expansión acelerada del período 2003-2013 ni tampoco las razones de su actual contracción desde el año 2014, en un contexto de continuidad del crecimiento acelerado de la producción automotriz global.

### Referencias bibliográficas

Fitzsimons, A., y Guevara, S. (2016). Transnational Corporations and the Restructuring of the Argentine Automotive Industry: Change or Continuity? En G. Charnock y G. Starosta (Eds.) *The New International Division of Labour. Global Transformations and Uneven National Development* (pp. 183-213). London: Palgrave Macmillan.

Fitzsimons, A., y Guevara, S. (2018). La industria automotriz argentina y sus fuentes de ganancia: un análisis de largo plazo (1960-2013). *América Latina en la Historia Económica*, 25(1), 239-274. <https://doi.org/10.18232/alhe.859>

Freyssenet, M. (ed.) (2009). *The Second Automobile Revolution: Trajectories of the world carmakers in the 21st century*. Basingstoke: Palgrave

Macmillan.

Gerchunoff, P., y Rapetti, M. (2016). La economía argentina y su conflicto distributivo estructural (1930-2015). *El trimestre económico*, 83(330), 225-272.

Grinberg, N. (2011). *Transformations in the Korean and Brazilian Processes of Capitalist Development between the mid-1950s and the mid-2000s: The Political Economy of Late Industrialisation* (Tesis doctoral). The London School of Economics and Political Science, London.

Iñigo Carrera, J. (1998). *La acumulación de capital en la Argentina*. Buenos Aires: CICP.

Iñigo Carrera, J. (2007). *La formación económica de la sociedad argentina. Renta agraria, ganancia industrial y deuda externa. 1882-2004*. Buenos Aires: Imago Mundi.

Pinazo, G., Córdoba, F., y Dinerstein, N. (2017). Un aporte a la discusión sobre la productividad laboral en la Industria Argentina. *Cuadernos de Economía Crítica*, 3(6), 101-125.

Schteingart, D., Santarcángelo, J., y Porta, F. (2017). La Inserción Argentina en las Cadenas Globales de Valor. *Asian Journal of Latin American Studies*, 30(3), 45-82.

Sturgeon, T., Memedovic, O., Van Biesebroeck, J., y Gereffi, G. (2009). Globalisation of the automotive industry: main features and trends. *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, 2(1-2), 7-24.

Sturgeon, T., Van Biesebroeck, J., y Gereffi, G. (2008). Value chains, networks and clusters: reframing the global automotive industry. *Journal of economic geography*, 8(3), 297-321.

Sturgeon, T., y Florida, R. (2000). *Globalization and jobs in the automotive industry*. Cambridge: MIT.

Sturgeon, T., y Florida, R. (2004). Globalization, Deverticalization, and Employment in the Motor Vehicle Industry. En: M. Kenney & R. Florida (eds.) *Locating Global Advantage: Industry Dynamics in the International Economy* (pp. 52-81). California: Stanford University Press.