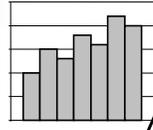




Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas



C E S P A

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

ISSN 1853-7073

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y EL SECTOR EXTERNO: UN ANÁLISIS

Alberto Müller

DOCUMENTO DE TRABAJO Nro. 46
Diciembre 2015

1. Objetivo.....	2
2. Algunas características técnicas y económicas de la industria automotriz	3
3. El sector automotor en la Argentina: breve sinopsis histórica	5
4. Caracterización del comercio exterior del sector automotor	12
5. Evolución del comercio exterior del sector automotor: los ciclos neo-liberal y neo-desarrollista.....	18
6. Conclusiones.....	26
Bibliografía	28

1. Objetivo¹

El sector automotor argentino ha sido objeto de diversos análisis recientes, que han apuntado a señalar su persistente carácter deficitario en términos de divisas, especialmente en lo referido a autopartes. A este aspecto se agrega la importante presencia de empresas extranjeras, en particular en el sector de las terminales, lo que conlleva un drenaje de divisas por remesas de utilidades, patentes, etc.

Los cuestionamientos apuntan sobre todo a un prolongado régimen especial para el sector, que lo ha preservado de la competencia externa; con variantes, este régimen se ha mantenido en el último cuarto de siglo.

Este trabajo apunta a sistematizar un conjunto de elementos de juicio acerca de esta temática. Se pretende así contribuir al debate acerca de si en definitiva es conveniente en términos del balance de divisas mantener el régimen actual para la industria automotriz, analizando su evolución a lo largo de los últimos 25 años. Por diversas carencias informativas no se podrá dar respuesta a esta cuestión en todos sus aspectos; pero se considera que las conclusiones alcanzadas tienen importancia para su entendimiento.

El análisis se centrará en lo que denominaremos “ciclo neo-liberal” (1989-2002) y ciclo “neo-desarrollista” (2003-2012)². Nos concentramos en particular en las fases ascendentes de ambos ciclos, dejando de lado lapsos de crisis y recuperación, por cuanto dificultan la captación de tendencias (recuérdese en particular que el ciclo recesivo 1998-2002 acumuló una caída del PIB de más de 18%, un guarismo récord en la historia de la economía

¹ Este trabajo se ha elaborado en el marco del Proyecto UBACyT 20020130100200BA – “Argentina 2015-2025: Perfiles de desarrollo y su vinculación con la infraestructura .un aporte desde la perspectiva de la planificación.”

² Véase en Müller (2015) una fundamentación para esta periodización, por demás usual.

argentina). En consecuencia, la atención estará puesta en los períodos 1993-1998 y 2005-2012, aun cuando habrá alguna referencia al quinquenio intermedio (1999-2004).

En primer lugar, damos brevemente cuenta de las características de este sector, y de su evolución histórica en la Argentina, mencionando los regímenes especiales que han enmarcado su actividad. Seguidamente, presentamos un análisis referido al comercio exterior de vehículos y autopartes; emplearemos allí en forma extensiva información de comercio exterior, a precios corrientes y constantes. Por último, se esbozan algunas conclusiones.

2. Algunas características técnicas y económicas de la industria automotriz

La industria automotriz nace con el Siglo XX, cuando luego de varias décadas de ensayos logra diseñarse una planta motriz alimentada por combustibles derivados del petróleo susceptible de movilizar un vehículo. De hecho, los motores de combustión interna fueron concebidos básicamente como una forma de darle uso a determinados derivados de la producción petrolera, un actor de creciente peso económico en la segunda mitad del Siglo XIX.

Los dos diseños fundamentales de motores - Ciclo Otto y Ciclo Diésel³ - fueron desarrollados en forma paralela y simultánea; pero el motor de Ciclo Otto se impuso más tempranamente. Sólo en una segunda etapa, tres décadas más tarde, se generalizó el uso del motor de Ciclo Diésel para automotores.

El automotor en general (y sobre todo el automóvil particular) integra la llamada Segunda Revolución Industrial, revolución caracterizada por una importante innovación de producto⁴, y es en realidad uno de sus protagonistas. A este carácter contribuyó la adopción de métodos de fabricación en línea de montaje, que permiten la incorporación de los componentes a la unidad en producción en forma eficiente; este paradigma productivo fue concebido por Henry Ford⁵.

El sector automotor se constituye así en uno de las actividades productivas emblemáticas de las economías capitalistas. El mismo conforma un paradigma o patrón característico, que puede sintetizarse en los términos siguientes:

- a) Complejidad creciente de los productos
- b) Permanente innovación de producto y también de proceso.

³ La diferencia básica entre ambos tipos de motor reside en que el motor de Ciclo Otto demanda un dispositivo que produzca el encendido de la mezcla combustible (bujía), mientras que el motor de Ciclo Diésel enciende la mezcla por compresión. Los tipos de combustibles utilizados son además diferentes (nafta y gas-oil, respectivamente), como así también los rendimientos energéticos, considerablemente superiores en los motores Diésel. Por otro lado, existen dos tipos diferentes de motores de ciclo Otto, de dos y cuatro tiempos. Las designaciones responden a sus respectivos inventores, Nicolaus Otto y Rudolph Diesel, ambos alemanes. Destaquemos que pese a que el automotor se expandió más velozmente en Estados Unidos, su concepción inicial fue desarrollada en Europa Occidental.

⁴ Véase Frieden (2006, págs. 61 y ss.)

⁵ Ver, entre muchos otros, Coriat (1982).

- c) Fuerte concentración del diseño en algunos países.
- d) Conformación de una cadena productiva integrada por terminales que operan en línea de montaje, alimentadas por una extensa industria autopartista, no necesariamente integrada con la terminal; implementación de procedimientos de tipo *just-in-time*. Dentro de las autopartes, cabe distinguir entre las piezas relativamente sencillas y los conjuntos ensamblados, donde se destacan motores, alternadores, etc.
- e) Separación entre industria terminal y carrocería, en el caso de ómnibus y camiones.
- f) Relevantes economías de escala, que probablemente expliquen por qué la producción se concentra en relativamente pocos países; los 10 de mayor importancia para la producción comprenden cerca del 75% de las unidades producidas (datos para 2014⁶).
- g) Comportamiento fuertemente procíclico, típico de una industria que provee bienes durables (cuya renovación puede postergarse), tanto de consumo como para inversión.

La relación entre autopartistas y terminales es muy estrecha, en función de las especializaciones de lo producido y lo demandado; pero típicamente las autopartistas se muestran fragmentadas, frente a terminales que han tendido a concentrarse. Por otro lado, existe un importante mercado de venta directa de autopartes para vehículos usados (reposición). Este mercado presenta diferencias en relación a las autopartes para vehículos nuevos, en la medida en que tiene menores requerimientos de calidad, a la vez que incluye la transacción de piezas usadas rectificadas. Es usual que la oferta de autopartes para vehículos nuevos y para reposición se encuentre segmentada.

Por último, cabe advertir que el desarrollo del comercio internacional masivo de unidades terminadas es relativamente reciente. A inicios de la década de 1960, la producción doméstica abastecía más de 90% de la demanda de los países desarrollados; esto fue el resultado del proteccionismo, y de la política de radicar plantas de ensamblado en todos los países⁷. La liberalización del comercio de los países centrales, y el progresivo auge de algunas economías emergentes – en primer término Japón y Corea del Sur, y luego India y China – modificarán gradualmente este panorama a partir de la década de 1970. Las exportaciones representan una creciente parte de la producción en los principales países europeos y Japón, si bien los mercados nacionales conservan importancia; entre 40 y 50% de la producción es hoy día exportada. Estos movimientos llevaron a una reconcentración territorial de la industria, luego de un período relativamente largo de la posguerra en el que se descentralizó la fabricación.

Ya los países de menor desarrollo relativo son en cambio activos demandantes de unidades de segunda mano, en función además de importantes restricciones en cuanto a la operación de parque antiguo en algunos países (vgr., Japón).

⁶ Fuente: “Organisation Internationale des Constructeurs d’Automobiles”
<http://www.oica.net/category/production-statistics/>.

⁷ Véase Williams (1994, pág. 80 y ss.).

3. El sector automotor en la Argentina: breve sinopsis histórica⁸

La historia de la industria automotriz argentina tiene inicio en la segunda posguerra, siendo un sector que ha permanecido – con mutaciones – desde entonces hasta la actualidad.

Es conveniente, antes de ingresar en su historia, repasar brevemente algunas características de la evolución del país, centradas en el patrón económico que éste adopta⁹.

- Entre la posguerra (más claramente, a partir de principios de los años '50) se implanta un modelo industrializador que apunta a suplementar el anterior desarrollo centrado en la industria liviana, potenciada por la crisis del modelo agroexportador en 1930¹⁰. Este proceso industrializador se asienta en tres pilares, el Estado, la burguesía local y el capital extranjero. A pesar de una importante inestabilidad política, este patrón persiste durante un cuarto de siglo; las diferencias mayores surgen de la prioridad que se asigna a cada uno de los tres grupos de protagonistas mencionados. Luego de una década inicial caracterizada por el estancamiento, en función de la restricción externa, este patrón va tomando dinamismo, para desembocar en el período de mejor desempeño económico de la segunda mitad del Siglo XX, desde mediados de los '60 a mediados de los '70. Además de importantes avances en la industrialización (donde la industria automotriz tendrá un papel protagónico), se registra un considerable desarrollo de la infraestructura, con una generación de grandes proyectos (vgr. hidroelectricidad, energía nuclear) que en parte culminarán en años posteriores a los '70.
- El golpe de estado de 1976 pone fin al ciclo anterior desarrollista, pero no logra construir un modelo alternativo coherente, más allá de darle un nuevo protagonismo al sector financiero, un actor secundario en la etapa anterior¹¹. La política económica se ve fuertemente condicionada por un persistente proceso inflacionario de alto nivel (la tasa de crecimiento de los precios será superior casi siempre al 100% anual entre 1976 y 1983). La política económica oscila entre la apertura y la protección, dando lugar a un patrón híbrido e inestable, que se traduce en oscilaciones pronunciadas del nivel de actividad, tendencialmente estancada. Luego de una breve apertura propiciada por una fortísima revaluación cambiaria, la guerra de Malvinas cierra abruptamente el ciclo militar en 1983, ciclo que deja como principal herencia una deuda externa que condicionará fuertemente el proceso económico en las dos décadas siguientes. Así, el retorno a la democracia se produce en un cuadro económico nuevamente signado por el

⁸ Puede encontrarse en Barletta, Kataishi y Yoguel (2013) una síntesis de la evolución histórica del sector que, coincidiendo en sus lineamientos centrales, muestra sin embargo algunas diferencias con lo que se presenta aquí. Véase también Jabbar et al. (2001) para una historia del sector hasta la Convertibilidad.

⁹ El texto a continuación refleja una interpretación personal del autor sobre la evolución económica desde la Posguerra. Se indican más adelante algunas referencias bibliográficas.

¹⁰ Véase al respecto Basualdo (2010, cap. 2), Ferrer (2008, cap. XVI y XVII), Peralta Ramos (2007, cap. II) y Rapoport (2010, cap. 4).

¹¹ Sobre esta etapa y la política económica de la etapa dictatorial, véase Basualdo (2010, cap.3), Ferrer (2008, cap. XX), Rapoport (2010, cap. 6, Peralta Ramos (2007, cap. III), Schvarzer (2000) y Müller (2001).

estancamiento y la alta inflación. Esto desemboca en una inédita hiperinflación, que lleva a un cambio anticipado de gobierno y a un radical cambio de política económica.

- Se inicia así en 1989 al inicio del período neo-liberal, que persistirá hasta su crisis terminal en 2001-2¹². Se introducen grandes reformas: la privatización de la gran mayoría de las empresas públicas; la privatización parcial del sistema previsional; la apertura al comercio mundial, mediante bajas de aranceles, en un contexto de fuerte revaluación cambiaria; y el desmonte de mecanismos de protección social y del empleo. A partir de 1993 se logra la estabilización de los precios, en el marco de un régimen de caja de conversión (Convertibilidad), al tiempo que el desempleo abierto se sitúa holgadamente por encima del 10% durante un largo período. El nivel de actividad crece (con un tropiezo importante en 1995) hasta 1998, para luego declinar; las actividades primarias y las finanzas son sus protagonistas principales. Las dificultades de financiamiento del Estado dan lugar a una crisis fiscal y bancaria, que concluye con un congelamiento de depósitos, el default de la deuda pública y la quiebra del régimen de conversión, con una devaluación de 200%. Entre 1998 y 2002 el PIB cae casi 19%, una depresión inédita en la historia argentina. Este proceso, como sería de esperar, se ve acompañado por una profunda crisis política, que produce una sucesión de mandatos presidenciales.
- En 2003, se produce un recambio presidencial, iniciándose un ciclo que denominamos “neo-desarrollista”¹³. Bajo diferentes condiciones políticas y económicas, se inicia un ciclo de recuperación y crecimiento, centrado ahora en el sector industrial y la construcción, pero apoyado en una fuerte recomposición de los términos de intercambio por subas de precios de productos primarios, a lo que se suma un tipo de cambio relativamente devaluado. Podemos situar su conclusión en 2012, a partir de la reaparición de la restricción externa. Ella refleja un modesto desempeño en términos de sustitución de importaciones y crecimiento de exportaciones, como así también por la aparición de un déficit en el comercio de energéticos.

Como se ha mencionado, este trabajo acerca de la industria automotriz se centrará en los dos últimos ciclos (neo-liberal y neo-desarrollista).

La industria automotriz reconoce una prolongada trayectoria en la Argentina. Ya en la década de 1920 se instalaron plantas ensambladoras de autopartes, de origen principalmente estadounidense, con el propósito de reducir los costos de transporte de unidades importadas¹⁴. Fue en la década de 1950 cuando comenzó la producción en plantas locales, integrando así las actividades de montaje con la provisión de autopartes de origen local. Las plantas de Industrias Kaiser Argentina y Mercedes Benz fueron pioneras; se inició

¹² Para este período, véase Basualdo (2010, cap. 6), Ferrer (2008, cap. XX), Rapoport (2010, caps. 8 y 9) y Peralta Ramos (2007, cap V).

¹³ Para una apreciación acerca de este período, ver Müller (2014), y la bibliografía allí citada.

¹⁴ Véase al respecto Schvarzer (2000, pág. 125).

también la producción en el ámbito del Estado (Dirección General de Fabricaciones Militares).

El régimen para la industria automotriz instaurado por la administración desarrollista a partir de 1958 constituyó un paso significativo, y de hecho aquélla se convirtió en una suerte de sector insignia del proceso de sustitución de importaciones, como vimos un eje central de la política económica de las tres décadas posteriores a la Posguerra .

Este régimen preveía una nacionalización creciente del sector autopartista, luego de un primer período de libertad absoluta de importación de terminados y autopartes¹⁵ .

Fue así que a principio de los años '60, se presentaron 23 proyectos de radicación¹⁶. Esta proliferación fue disminuyendo a medida que se incrementaban los requisitos de nacionalización, arribándose así a un conjunto de 11 terminales a finales de esa década¹⁷. Todas ellas eran extranjeras¹⁸, excepto la preexistente de capital estatal; ocho de estas terminales, con algunos agregados y sustracciones, serán las protagonistas del sector de aquí en más¹⁹. Existieron algunos ensayos de fabricación de vehículos de diseño local; pero de éstos sobrevivió únicamente el emprendimiento en manos del Estado, aun cuando quedaron para la historia algunos modelos "clásicos".

En ese período, la importación de vehículos se encontraba fuertemente regulada, y la integración nacional en términos de autopartes era muy elevada. Las exportaciones eran casi inexistentes, siguiendo en buena medida el modelo de fabricación de ese período en el mundo, como vimos. En algunos casos, los vehículos producidos eran modelos exclusivos del mercado local; pero en otros casos, se trataba de modelos muy recientes²⁰. Una tendencia que se verificó, de todas maneras, fue la de mantener modelos durante largos períodos de tiempo, en la medida en que hubiese mercado para ellos, sin renovaciones²¹.

¹⁵ Una referencia a este régimen, encuadrado en las leyes 14.780 y 14.781, puede ser encontrada en el Anuario ADEFA (1966, pág. 5).

¹⁶ Ver <http://www.auto-historia.com.ar/Varios/Hitos.htm>.

¹⁷ La información acerca de la cantidad de terminales es obtenida de ADEFA (Varios años). En todos los casos, se contabiliza como "terminal" a toda empresa o conglomerado empresario que produce vehículos, a partir de autopartes.

¹⁸ Debe contabilizarse una terminal de capital nacional (Siam Di Tella) que logró cierto éxito, pero que en 1966 fue absorbida por una terminal extranjera (IKA).

¹⁹ Se trata de Ford Motor Argentina S.A., General Motors Argentina S.A., Chrysler Fevre Argentina S.A., Fiat Concord S.A., SAFRAR (fabricante de la marca Peugeot), Citroën Argentina S.A., IKA-Renault S.A. y Mercedes Benz Argentina S.A.. En 1970 estaban activas otras dos terminales de escala mucho menor (Industria Automotriz Santa Fe S.A. y DECA S.A.), además de DINFIA, terminal estatal .

²⁰ Katz (2009) precisamente emplea como título de su libro el caso del "Ford Taunus" como un ejemplo de una industria volcada solamente al mercado interno. Sin embargo, las firmas francesas Renault y Peugeot produjeron modelos que entonces eran de última generación (Renault 12 y Peugeot 504). Aun un caso "clásico", el del Ford Falcon, constituye un modelo fabricado también en otros países (y cuya producción subsiste aun hoy día en Australia).

²¹ Fue así que existieron modelos que se fabricaron durante más de 20 años. Este fenómeno no es único de la Argentina. Por caso, un modelo emblemático de este caso es del Ford Falcon, discontinuado en Argentina, pero no en Australia.

El número de terminales era de 10 (una estatal y el resto extranjeras) a las puertas de la dictadura militar, cuando se produce la inflexión ya mencionada que pone a fin a la política de industrialización sustitutiva. La industria automotriz es un claro blanco de esta torsión; y ello se traduce en la salida del mercado de una de las terminales y la asociación con socios locales mayoritarios en otras tres, reduciendo la presencia y exposición de los inversores extranjeros tradicionales.

La liberalización del comercio y el breve episodio de revaluación cambiaria de 1980-81 se traducen en una agresiva entrada de vehículos del exterior, nunca vista en toda la historia argentina. La crisis de 1982 interrumpe este trance, y así es como la industria regresa a su patrón anterior, ahora ya totalmente extranjerizada²², con un total de 7 terminales²³.

Tras la crisis hiperinflacionaria de 1989-90, se inicia la etapa neo-liberal. De la mano del Régimen de Convertibilidad, se produce una pronunciada apertura de la economía, a partir de una fuerte revaluación cambiaria y de la generalizada reducción de aranceles.

Pero el sector automotor, integrado en 1992 por 8 terminales (de las cuales una nacional, dedicada a la fabricación de ómnibus), a diferencia de lo ocurrido durante la dictadura, se ve preservado de los efectos de esta política. El comercio exterior es en buena medida pautado por acuerdos bilaterales entre Argentina y Brasil, en el marco del Mercosur, que pasa así a ser una suerte de mercado binacional. La viga maestra de este acuerdo es el establecimiento de un arancel externo común situado en el valor máximo que permiten los acuerdos internacionales sobre comercio (35%)²⁴.

Bajo este régimen, se produce una significativa expansión de la producción, de la mano del aflojamiento de la restricción externa, lograda por la renegociación de la deuda, en el marco del llamado Plan Brady (1992). Pero si crece la exportación de vehículos y autopartes, la importación alcanzará valores aun superiores. La integración nacional de insumos cae a cerca del 50%²⁵; la contrapartida de esta protección es una pronunciada extranjerización, en favor principalmente de Brasil, en lo referido a la producción de autopartes. Una novedad que trae esta apertura es la proliferación de marcas y modelos, lo que da lugar a una variedad mucho mayor a la que existía durante el régimen cerrado. Esto refleja también una tendencia creciente del sector a nivel mundial a introducir diferenciaciones en los productos y a ensayar con más frecuencia cambios de modelos.

Con ajustes diversos, este régimen será el que regirá al sector en los dos ciclos bajo análisis (neo-liberal y neo-desarrollista); tales ajustes se referirán a los términos del intercambio compensado entre Argentina y Brasil. Esto constituye una notable excepción, dado que el conjunto de los sectores económicos se enfrentó a circunstancias muy diferentes en ambos

²² La única excepción la constituye un socio local de la firma francesa Renault, que permanecerá hasta 1997.

²³ A esto deben agregarse dos terminales más, con muy escasa producción (Deutz y Decaroli).

²⁴ Para más detalles acerca de esta política, ver Barletta et al. (op. cit.).

²⁵ Según datos de la Matriz Insumo-Producto 1997; este dato se presenta más adelante en este trabajo.

ciclos, debido a que la fuerte revaluación cambiaria de los '90 no se vio compensada por protección sectorial; pero el sector automotor se vio parcialmente preservado²⁶.

Es así como se arriba a una industria automotriz integrada hoy día por 9 terminales²⁷. El sector autopartista comprende por su lado cerca de 400 firmas²⁸.

Resumimos a continuación algunos indicadores que complementan este relato histórico. El cuadro siguiente resume la evolución de la producción automotriz argentina para el período bajo análisis, incluyendo algunos datos retrospectivos.

En cuanto a la periodización a adoptar para nuestro análisis, identificamos como se ha dicho dos ciclos, el neo-liberal y el neo-desarrollista; de estos lapsos, consideraremos solamente las fases expansivas de ambos (sin incorporar períodos de recuperación luego de recesiones), a fin de detectar los aspectos relevantes en un período de operación relativamente “normal”. Las fases expansivas son determinadas a partir del análisis del comportamiento del PIB²⁹. Los períodos adoptados en definitiva serán los siguientes:

- Ciclo neo-liberal: se selecciona el período que va de 1993 a 1998. El año 1993 es el primer año de crecimiento neto, luego de una recesión que comienza en 1988. El año 1998 por su parte es el de mayor nivel de actividad de todo el ciclo.
- Ciclo neo-desarrollista: se selecciona el período 2005-2015. El año 2005 es primero cuyo PIB supera el de 1998, luego de la prolongada recesión 1999-2002. En cuanto al final de la fase ascendente del ciclo, existe un amesetamiento del nivel de actividad a partir del año 2011; pero en rigor este sigue creciendo hasta 2014. Se adopta 2012, por cuanto en es año el ritmo de crecimiento cae bruscamente (de 8.4% para 2010-2011 a 0,8% para 2011-2012).

²⁶ Además de la industria automotriz, la única excepción, probablemente, es la constituida por la industria siderúrgica, protegida de la competencia externa por aranceles anti-dumping en la década de 1990.

²⁷ Esta cifra asume que IVECO y Fiat Chrysler son una única terminal, por pertenecer a un mismo grupo empresario.

²⁸ Según Castaño (2012) – Revista Voces en el Fénix – N° 16 -

²⁹ Fuente: www.economia.gob.ar – Información Económica al Día – serie del PIB bases 1993 y 2004.

Tabla 1 - Evolución de la producción automotriz – 1960-2013

Año	Producción de vehículos			
	Total	Autos	Utilitarios	Camiones y pasajeros
1960	89.338	40.144	33.606	15.588
1970	219.599	168.044	35.901	15.654
1980	288.917	222.690	45.612	20.615
1985	137.675	113.788		23.887
1993	342.344	286.964	44.131	11.249
1994	408.777	338.355	54.853	15.569
1995	285.435	226.656	47.843	10.936
1996	313.152	269.439	33.303	10.410
1997	446.306	366.466	58.758	21.082
1998	457.957	353.074	81.929	22.954
1999	304.809	224.733	66.544	13.532
2000	339.246	238.706	85.945	14.595
2001	235.577	169.580	57.509	8.488
2002	159.356	111.295	41.778	6.283
2003	169.188	109.364	50.799	9.025
2004	260.402	171.400	72.943	16.059
2005	319.755	182.761	116.444	20.550
2006	432.101	263.120	145.754	23.227
2007	544.647	350.735	162.497	31.415
2008	597.086	399.577	157.095	40.414
2009	512.924	380.067	118.525	14.332
2010	716.540	506.342	189.284	20.914
2011	828.771	577.233	227.182	24.356
2012	764.495	497.376	246.087	21.032
2013	791.007	506.539	257.622	26.846

Fuente: www.adefa.org.ar – Anuarios estadísticos – varios años

En una visión de muy largo plazo, constatamos un crecimiento inicial importante, reflejo de la implantación de la industria, para luego ingresar en un amesetamiento. Recién a partir de la década de 1990 es que comienza un claro despegue de la producción. Desde entonces, ella evidencia una tendencia fuertemente creciente, aunque con altibajos que acompañan al ciclo económico. Entre 1993-98 y 2010-2013, los volúmenes producidos en promedio se duplican, lo que representa una tasa de crecimiento del 4,5% anual acumulativo, ante una variación en términos reales del PIB del orden de 3,7% anual en el mismo período.

Puede constatarse que la producción de automóviles y utilitarios fue notablemente más dinámica que la de ómnibus y camiones. Mientras que los primeros ven duplicar (en conjunto) las unidades producidas, los vehículos pesados crecen en un 55%. Resulta notable

incluso que en el caso de éstos últimos, las unidades producidas entre 2009 y 2014 en promedio anual no difieren demasiado de las que se produjeron tres décadas atrás.

El cuadro siguiente detalla producción, importación y exportación de unidades.

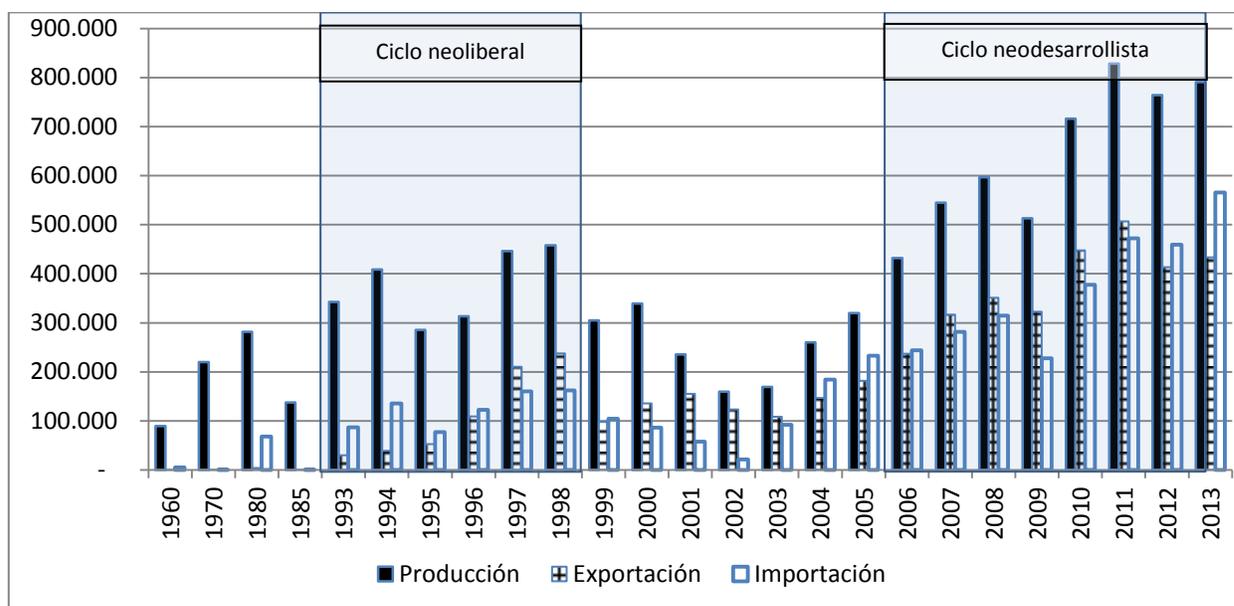
Tabla 2 – Producción, importación y exportación de automotores-1960-2013

Año	Producción	Exportación	Importación
1960	89.338	1	5.107
1970	219.599	849	548
1980	288.917	3.607	68.361
1985	137.675	774	695
1993	342.344	29.976	86.939
1994	408.777	38.657	135.290
1995	285.435	52.746	77.115
1996	313.152	108.990	122.508
1997	446.306	210.386	160.425
1998	457.957	237.497	162.259
1999	304.809	98.362	104.430
2000	339.246	135.760	86.199
2001	235.577	155.123	57.925
2002	159.356	123.062	21.566
2003	169.188	108.058	92.038
2004	260.402	146.236	184.005
2005	319.755	181.581	232.983
2006	432.101	236.789	243.726
2007	544.647	316.410	281.347
2008	597.086	351.092	314.345
2009	512.924	322.495	227.819
2010	716.540	447.953	377.383
2011	828.771	506.715	472.093
2012	764.495	413.472	459.386
2013	791.007	433.295	565.667

Fuente: Anuarios ADEFA – varios años – www.adefa.org.ar

El gráfico siguiente ilustra esta evolución.

Gráfico 1 - Producción, importación y exportación de automotores – 1960-2013



Fuente: Anuarios ADEFA – varios años – www.adefa.org.ar

Puede comprobarse cómo la década del '90 implica un cambio en la relación del sector con el comercio exterior; de un escenario virtualmente cerrado al intercambio comercial pasamos a uno donde el comercio exterior sumado iguala o incluso supera a la producción local. Como hemos mencionado anteriormente, esto se ve acompañado por una pronunciada apertura en la provisión de autopartes. Crecimiento y pérdida de integración nacional son entonces dos fenómenos simultáneos, desencadenados a partir de la década de 1990, y que persisten en el ciclo neo-desarrollista.

Esta apertura será el objeto de nuestro análisis. El esquema de la industrialización sustitutiva aseguraba un razonable ahorro de divisas, en función de la elevada integración local de autopartes, aun sin existir exportación de unidades. Hoy día este panorama se ha tornado más complejo, al abrirse el comercio de unidades terminadas, y al disminuir el nivel de integración local de autopartes.

4. Caracterización del comercio exterior del sector automotor

Una descripción completa de las transacciones relacionadas al sector automotor demanda identificar los sectores involucrados y los flujos que se verifican entre ellos.

Los sectores son los siguientes:

- a) Industria terminal, fabricante de unidades nuevas
- b) Industria autopartista, especializada en la fabricación de partes y ensamblados destinados a vehículos (nuevos o usados).
- c) Otros sectores proveedores de insumos y equipo productivo

- d) Consumidores domésticos de vehículos y autopartes
- e) Resto del mundo.

Los productos que se transan son los siguientes:

- i. Vehículos terminados
- ii. Autopartes
- iii. Otros insumos y bienes durables de uso difundido (esto es, no destinados solamente a la industria automotriz o a repuestos).

Las transacciones pueden caracterizarse a partir del siguiente esquema, del todo análogo al de un Cuadro Insumo-Producto.

Tabla 3 – Producción, importación y exportación de automotores e insumos - sinopsis

	Industria terminal	Industria autopartista	Resto de la Economía (usuarios intermedios y finales domésticos)	Resto del Mundo
Industria terminal	Intra-insumos	-	Unidades terminadas al mercado interno	Exportaciones unidades terminadas
Industria autopartista	Autopartes para la producción de unidades nuevas	Intra-insumos	Autopartes para repuesto	Exportaciones autopartes
Resto de la Economía	Insumos de uso difundidos	Insumos de uso difundidos	-	-
Resto del Mundo	Importaciones <ul style="list-style-type: none"> • autopartes • insumos difundidos 	Importaciones <ul style="list-style-type: none"> • autopartes • insumos difundidos 	Importaciones <ul style="list-style-type: none"> • unidades term. • autopartes para repuesto 	

Nota: bajo el rótulo “insumos difundidos” se incluyen los bienes durables de producción.

Señalemos que no estamos incluyendo transacciones por pago de regalías, como así tampoco flujos correspondientes a radicación y repatriación de capitales y remisión de utilidades.

A los fines del presente trabajo, interesan sobre todo los flujos relacionados con el Resto del Mundo (resaltados en el cuadro). En términos de saldo, el resultado de las transacciones internacionales referidas a comercio puede expresarse en los términos siguientes:

$$S = X_{ut} + X_{ap} + X_{re} - (M_{ut} + M_{id} + M_{ap} + M_{re})$$

siendo

S: Saldo de transacciones de bienes y servicios

Xxx: exportaciones por el concepto xx

Mxx: importaciones por el concepto xx

ut: unidades terminadas

ap: autopartes para producción

re: autopartes para repuesto

id: insumos de uso difundido

Este saldo presenta algunas “asimetrías”.

- No resulta posible conocer el uso de las exportaciones de autopartes, en cuanto a si se dirigen a la producción o a la repuestería, mientras que en principio es posible identificar el uso en el caso de las importaciones. En sí, esto no afecta al saldo indicado, puesto que ambos usos intervienen en su determinación por igual.
- En segundo lugar, pueden cuantificarse las importaciones de los insumos de uso difundido dirigidas al sector automotor; pero no hay manera de conocer las exportaciones de tales insumos a la industria automotriz del resto del mundo. Al incluir tales insumos en las importaciones solamente, el saldo se encuentra calculado con un sesgo. De todas formas, la inclusión de estos insumos torna más borrosa la delimitación de lo que podemos denominar “complejo automotor”. En nuestro análisis, sólo se contemplarán parcialmente estos insumos de uso difundido.

Ahora bien, este saldo puede ser leído bajo dos perspectivas.

- La primera consiste en ver la sostenibilidad externa del sector; en otros términos, en qué medida el sector es capaz de compensar su requerimiento de importaciones mediante exportaciones.
- El segundo abordaje en cambio apunta a determinar cuál es el monto de divisa externa que implica sostener una industria automotriz en el país. Este segundo enfoque puede ser operado convenientemente planteando el saldo *por unidad de vehículo vendido en el país*, comparándolo con el valor medio de venta de los vehículos. Esto permite visualizar si la demanda neta de divisas es una porción muy significativa del valor del vehículo; si por ejemplo el saldo neto por vehículo representara más del 90% del valor de un vehículo importado, esto llevaría concluir a que no se justifica la existencia de la industria automotriz en las condiciones analizadas, por su costo promocional, vis-a-vis el exiguo saldo en divisas que genera³⁰. Este saldo no debería contabilizar, sin embargo, las importaciones de autopartes para repuesto, toda vez que ellas son en principio

³⁰ Por una mera razón aritmética, siempre es conveniente en términos de divisas disponer de una actividad industrial que sustituya importaciones (salvo que lo haga en condiciones de manifiesta ineficiencia), por cuanto el mero valor agregado local – por menor que sea – sustituye valor agregado de otro país. Cuando existen regímenes promocionales que implican costo en recursos, es razonable pretender que el aporte en valor agregado local sea suficientemente significativo. No disponemos aquí de un criterio ex – ante para definir qué sería “significativo”; pero es claro que incidencias de más del 90% de saldo de divisas sobre el precio del vehículo producido localmente ponen en duda la conveniencia de disponer de tal actividad industrial.

independientes del lugar de producción de la unidad terminada; esto es, una vez que el vehículo integra el parque, demandará piezas de reposición cuyo origen en principio no tiene que ver con el país de fabricación del mismo³¹.

Yendo ahora a la información disponible, no resulta posible completar este cuadro para la totalidad del período bajo análisis, por carencias de información. Puede sin embargo elaborarse una aproximación para el año 1997, a partir de los datos de la Matriz Insumo-Producto de ese año³², además de informaciones sobre comercio exterior³³. Debe señalarse que el uso de este instrumento para fines de análisis sectorial no es recomendable, sobre todo por el procedimiento de prorrateo para asignar productos a actividades (véase al respecto la publicación correspondiente). Sin embargo, a falta de información más precisa, puede considerarse que este procedimiento da una primera aproximación de interés.

El cuadro siguiente cuantifica, hasta dónde resulta posible, las transacciones definidas anteriormente. Se subraya que se trata de valores a precios básicos, y no de mercado³⁴. Se indica en cada caso la fuente consultada, o si en cambio se trata de guarismos calculados mediante un procedimiento *ad-hoc*. Más allá de alguna diferencia en cuanto a presentación con relación al esquema anterior, este cuadro incluye una partida adicional: se trata de las autopartes vendidas por las terminales al mercado interno, para repuestería, un caso no previsto en el cuadro anterior, pero que la información estadística muestra como relevante³⁵.

³¹ Puede incluso argumentarse que la existencia de industria terminal local favorece la fabricación local de autopartes, y por ende la provisión local de repuestos; pero ésta es una hipótesis que, aunque razonable, no puede ser cuantificada.

³² Ver MIP (2001)

³³ La fuente consultada es la base COMTRADE (Naciones Unidas).

³⁴ Esto afecta sobre todo los valores de transacciones domésticas; las realizadas con el resto del mundo están valuadas precios de frontera (CIF en el caso de importaciones; FOB en el de las exportaciones).

³⁵ Una presentación alternativa consistiría en asociar esta producción a la industria autopartista; pero para mayor claridad, preferimos incorporar esta modalidad por separado.

Tabla 4 – Producción, importación y exportación de automotores e insumos – año 1997

(Valores en miles de \$us - precios básicos)

	Industria terminal	Industria autopartista	Resto de la Economía	Resto de la economía-repuestos producidos por terminales	Resto del Mundo-vehículos	Resto del Mundo-Autopartes	Ventas totales
Industria terminal	390.222	-	2.920.366	724.021	<u>2.232.971</u>	206.988	6.474.568
Industria autopartista	372.086	217.285	2.115.640			461.624	3.166.636
Resto de la Economía	1.786.099	1.339.336	-		-		3.125.435
Resto del Mundo – autopartes	<u>1.620.177</u>		<i>920.259</i>				<u>2.540.436</u>
Resto del Mundo - insumos difundidos	<u>966.492</u>	407.650					1.374.142
Resto del Mundo – vehículos			<u>2.635.680</u>				<u>2.635.680</u>
Total insumos	<i>5.135.076</i>	<i>1.964.271</i>					<i>5.725.205</i>

Nota: los totales en algunos casos presentan diferencias con lo indicado en MIP 1997, por omitirse transacciones de bajo valor (por ejemplo, las ventas de la industria autopartista a diversos sectores de la economía).

Fuentes:

- Cifras en **negrita**: obtenidas de MIP 1997
- Cifras subrayadas: obtenidas de COMTRADE-Naciones Unidas – elaboración propia a partir de base a 6 dígitos.
- Cifras en *itálica*: cálculo propio, a partir de las cifras anteriores

Nota: Con relación a las fuentes consultadas (MIP 1997 y COMTRADE), existe razonable coincidencia entre ellas en lo referido a transacciones externas, a excepción de las exportaciones de vehículos terminados; aquí se ha adoptado el valor total indicado por MIP 1997, tomándose de COMTRADE lo referido a vehículos terminados y estimando autopartes exportadas por las terminales por diferencia. Es posible que esta diferencia sea en parte atribuible a los criterios de clasificación utilizados por MIP 1997, que podrían no coincidir con los adoptados en ese trabajo para la base COMTRADE.

Puede constatar que los insumos importados representan cerca del 42% de los insumos totales adquiridos por las terminales y autopartistas³⁶. En lo que se refiere a importaciones adquiridas por las terminales, la incidencia es mayor (50%)³⁷.

³⁶ Este valor surge del cociente entre la suma total de insumos importados (\$ 2.994 millones) y el total de insumos (\$ 7.099 millones).

³⁷ Este valor se obtiene dividiendo la suma total de insumos importados (\$ 1.620 millones) y el total de insumos (\$ 1.992 millones).

Otro aspecto que conviene destacar es que la venta de autopartes para repuestos al parque existente representa cerca de 2/3 de las ventas de la industria autopartista local (2.115 millones de dólares), al tiempo que las importaciones de autopartes a este propósito son bastante menores (920 millones de dólares). Esto refleja una presencia mucho mayor de la industria local en las ventas para repuestos; es probable que tenga incidencia aquí la producción de piezas rectificadas.

Ahora bien, aplicando la fórmula indicada, se obtiene un saldo negativo de las transacciones así definidas y cuantificadas. El cuadro siguiente ofrece el detalle correspondiente.

Tabla 5 – Saldo de transacciones externas del sector automotor – año 1997

(Valores en miles de \$ - precios básicos)

Exportaciones	Unidades terminadas	2.232.971	2.901.583
	Autopartes	668.612	
Importaciones	Unidades terminadas	2.635.680	6.550.258
	Insumos difundidos	1.374.142	
	Autopartes para terminales	1.620.177	
	Autopartes para repuesto	920.259	
Saldo			-3.648.675

Fuente: elaboración propia – ver texto.

El sector es entonces claramente deficitario en 1997; no aporta divisas externas en grado suficiente para compensar las importaciones que demanda.

Sería conveniente adicionar a este saldo el requerimiento de divisas del sector por otras transacciones de cuenta corriente asociadas al sector, como son las remisiones de utilidades, pago de regalías, etc. No disponemos de información detallada sobre estos rubros. Como una primera aproximación, podemos sin embargo contabilizar las utilidades de las terminales, todas ellas de capital extranjero. Siempre en base a la información de MIP 1997 (Cuadro 16), el excedente bruto de explotación fue de 751.391 miles de dólares. A este valor correspondería descontar un monto por amortizaciones, a fin de obtener las utilidades netas; pero desconocemos cualquier estimación bajo este concepto. De todas formas, el impacto sobre el saldo sería relativamente acotado; aun sin descontar amortizaciones, las utilidades incrementarían el saldo en un 20% aproximadamente³⁸.

A esto habría que agregar las utilidades de las autopartistas extranjeras, cuyo importe desconocemos. Las utilidades totales de este sub-sector, siempre de acuerdo a MIP 1997, son similares en monto a las de la terminales (760.101 miles de dólares); pero la incidencia de empresas extranjeras es seguramente menor al caso de las terminales.

³⁸ Debe señalarse además que es posible que las transacciones intra-firma – abundantes en este sector – encubran remisiones de utilidades, a través de precios de transferencia.

Como ya se mencionó, es conveniente expresar este saldo en términos de vehículos puestos a disposición del mercado interno. Esto ofrece una indicación precisa acerca del costo en divisas de disponer de una industria automotriz, en lugar de proceder a la importación directa de los vehículos al efecto, *deben descontarse las importaciones de autopartes para repuesto*, puesto que ellos presumiblemente ocurrirían en igual medida con producción local o extranjera de vehículos³⁹. Esto significa que deberá adoptarse como saldo negativo la suma de 2.728.416 miles de dólares.

Las ventas en el año 1997 al mercado local (integradas como es lógico por vehículos nacionales e importados) totalizaron 426.436 unidades (según información de ADEFA⁴⁰); esto conlleva una erogación de divisas de 6.400 dólares por vehículo⁴¹. La suma de las ventas de unidades al mercado interno es de 5.566 millones de dólares, lo que arroja un valor de cerca de 13.000 dólares por vehículo. En definitiva, las transacciones con el resto del mundo arrojan un saldo negativo que representa algo menos del 50% del valor de cada vehículo vendido al mercado interno.

5. Evolución del comercio exterior del sector automotor: los ciclos neo-liberal y neo-desarrollista

La discusión llevada adelante en el apartado anterior sienta las bases para un análisis de la evolución del comercio exterior relacionado con el sector automotor

Una primera aproximación consiste en comparar el saldo obtenido por estas transacciones, con relación tanto a los vehículos producidos como a los vehículos vendidos al mercado interno.

Esta comparación no permite discriminar entre autopartes destinadas a la producción y a la repuestería; pero tiene la ventaja de ser fácilmente operable. Asimismo, se debe dejar de lado lo referido a importaciones de insumo de uso difundido, por cuanto no es posible realizar un seguimiento año a año. Los datos de comercio exterior habitualmente disponibles no indican el sector que adquiere tales importaciones, de manera que no es posible saber si existió a lo largo del tiempo sustitución o de-sustitución.

En definitiva, *trabajamos de aquí en más solamente con las importaciones y exportaciones de autopartes y vehículos terminados*. Definiremos ahora como saldo al concepto siguiente.

$$S^* = X_{ut} + X_{ar} - (M_{ut} + M_{ar})$$

³⁹ En rigor, podría especularse que en ausencia de industria automotriz local, las importaciones de autopartes para repuesto podrían ser mayores, por cuanto existiría en general menor volumen de actividad industrial autopartista. Pero esto no es más que una presunción. Lo que parece más seguro es *que no habría más actividad autopartista*, en ausencia de terminales automotrices.

⁴⁰ Anuario ADEFA 1998 – www.adefa.org.ar

⁴¹ Esto es el resultado del cociente entre 2.728.416 miles de dólares y 426.436 vehículos.

siendo

*S**: Saldo redefinido de transacciones de bienes y servicios

Xxx: exportaciones por el concepto xx

Mxx: importaciones por el concepto xx

ut: unidades terminadas

ar: autopartes para producción y para repuesto

El cuadro siguiente detalla los resultados alcanzados, para los dos ciclos (se incluye a título referencial lo ocurrido durante el período intermedio 1999-2004).

**Tabla 6 – Saldo de transacciones externas del sector automotor (vehículos y autopartes)–
1993-2012**

(Valores en miles de \$ - precios básicos)

Año	Saldo Vehículos	Saldo Autopartes	Saldo total	Vehículos vendidos	Saldo/Vehículo vendido
1993	-930.460	-817.419	-1.747.878	420.850	-4.153
1994	-1.659.695	-1.588.143	-3.247.838	508.152	-6.391
1995	-371.106	-538.504	-909.610	327.982	-2.773
1996	-679.344	-1.275.540	-1.954.885	376.143	-5.197
1997	-402.709	-1.976.116	-2.378.825	426.326	-5.580
1998	-509.490	-2.293.579	-2.803.069	455.372	-6.156
1993-1998	-4.552.804	-8.489.301	-13.042.105	2.514.825	-5.186
1999	-563.491	-964.933	-1.528.424	380.102	-4.021
2000	76.295	-579.280	-502.985	306.945	-1.639
2001	622.688	-305.678	317.010	176.667	1.794
2002	900.113	353.222	1.253.335	82.345	15.221
2003	10.899	-147.911	-137.011	155.666	-880
2004	-617.383	-950.323	-1.567.706	311.961	-5.025
1999-2004	429.122	-2.594.902	-2.165.780	1.413.686	-1.532
2005	-715.303	-1.541.766	-2.257.070	402.690	-5.605
2006	-230.714	-1.877.744	-2.108.459	460.478	-4.579
2007	-48.050	-2.459.766	-2.507.816	564.926	-4.439
2008	-626.154	-3.881.518	-4.507.673	611.770	-7.368
2009	1.152.812	-1.951.157	-798.345	487.142	-1.639
2010	458.749	-4.325.963	-3.867.214	698.404	-5.537
2011	504.403	-6.024.814	-5.520.411	883.350	-6.249
2012	682.066	-5.332.158	-4.650.093	830.058	-5.602
2005-2012	1.177.807	-27.394.888	-26.217.081	4.938.818	-5.308

Fuente: elaboración propia en base a COMTRADE

El siguiente cuadro detalla la evolución de exportaciones e importaciones, por período, como complemento.

Tabla 7 – Exportaciones e importaciones de vehículos y autopartes– 1993-98, 1999-2004, 2005-2012

(Valores en miles de \$ - precios básicos)

Período	Vehículos terminados		Autopartes		Total		Saldo
	Exportación	Importación	Exportación	Importación	Exportación	Importación	
1993-1998	7.442.009	11.994.813	3.101.748	11.591.049	10.543.757	23.585.861	-13.042.105
1999-2004	8.703.295	8.166.281	3.915.473	7.853.630	12.618.768	16.019.911	-3.401.143
2005-2012	41.878.461	40.700.653	11.946.650	39.341.538	53.825.110	80.042.191	-26.217.081

Fuente: elaboración propia sobre datos de COMTRADE

Estos cuadros permiten arribar a las siguientes conclusiones de interés:

- a) Exportaciones e importaciones experimentan un fuerte incremento en el ciclo neo-desarrollista, con relación al anterior, acompañando así el crecimiento que se observa en el nivel de actividad, según se vio en el apartado 3 de este trabajo. El saldo de las transacciones es negativo en ambos períodos, duplicándose en valores absolutos en el segundo.
- b) La diferencia más importante entre ambos períodos reside en lo saldos de unidades terminadas y autopartes. Mientras que el saldo referido a las primeras pasa de negativo a positivo (de - 4,5 a + 1,1 mil millones de dólares), el de autopartes permanece negativo, incrementándose cerca de 3 veces en términos absolutos.
- c) Pese a estos cambios, cuando se lo relaciona con los vehículos vendidos al mercado interno, el saldo permanece constante en términos nominales (en el orden de 5.200-5.300 dólares por unidad). Debe recordarse que este saldo comprende también las autopartes destinadas al parque existente, y que no están relacionadas con la producción. Por otro lado, no se están contabilizando las importaciones de insumos de uso difundido, no identificables claramente como propios del sector automotor.
- d) El período intermedio a ambos ciclos se caracteriza por una progresiva contracción del nivel de actividad del sector, que retoma un curso ascendente recién a partir de 2003. Las exportaciones de vehículos terminados y autopartes permanecen casi constantes, mientras caen las importaciones. Esto ocasiona una brusca caída del saldo en términos absolutos y por vehículo; de hecho, en dos años de ese período (2001 y 2002) el resultado de las transacciones con el resto del mundo es positivo.
- e) Siempre con referencia al período intermedio, es interesante comparar lo ocurrido en 1999-2000 y 2003-2004, como años relativamente “normales” (esto es, previos y posteriores al derrumbe de 2001-2002). La producción en el primer bienio (como así

también las ventas al mercado internos) son superiores en el bienio 1999-2000; pero el saldo de las transacciones externas es virtualmente igual en ambos. Llama la atención este resultado, considerando que había una gran diferencia en el valor del tipo de cambio entre ambos bienios, *pese a una devaluación nominal de 200%*. Esto indica cierta insensibilidad en el comportamiento del sector, con relación al tipo de cambio real, por lo menos en el corto plazo.

El resultado importante de este análisis es que, en apariencia, *no habría habido cambios muy importantes en el saldo de las transacciones externas*; las importantes variaciones que se observan en términos absolutos responderían antes que nada al fuerte incremento en la escala de actividad del sector. Hay en todo caso evidencia de algún cambio sectorial en el diferente saldo de unidades terminadas y autopartes, cuyo carácter habrá de estudiarse.

Esta aseveración sin embargo no puede ser tomada sin más, porque al tratarse de un análisis de largo plazo (entre extremos, estamos considerando un período de 20 años), inciden las variaciones de precios debido a la inflación que sufrió el dólar en este lapso.

El primer tópico puede ser evaluado a partir de algún índice de precios propio del sector. Disponemos para ello del índice de precios implícitos de las importaciones y exportaciones, obtenidos de la base COMTRADE, a partir de una estimación del volumen de comercio a precios constantes⁴². El cuadro siguiente consigna los precios implícitos para automotores.

Tabla 8 – Precios implícitos de automotores importados y exportados – 1993-98 y 2005-2012

Período	Ind. Precios Exportación	Ind. Precios Importación	Total
1993-1998	100,0	100,0	100,0
2005-2012	150,3	140,8	145,7
Var. Anual acum.	3,1%	2,6%	2,8%

Fuente: elaboración CESPA de datos COMTRADE

Puede constatarse que entre ambos períodos los precios de los automotores crecieron en el orden de 45% (2,8% anual acumulativo). Esto significa que la incidencia del saldo por vehículo cayó en términos reales en cerca de 30%. En otras palabras, *se produjo un incremento real en el nivel de integración nacional, en términos netos*.

Hay un factor adicional que es necesario considerar: el crecimiento del parque automotor puede haber significado un incremento relativo de la demanda de autopartes destinadas a repuestos, y no al suministro de nuevos vehículos al mercado interno o externo. De acuerdo

⁴² Esta estimación fue realizada para la totalidad de las transacciones externas sobre la base de COMTRADE, en el Centro de Estudios de la Situación y Perspectivas de la Argentina (CESPA). Próximamente, se abrirá la disponibilidad de estos datos para consulta.

a lo visto para el año 1997, el grueso de la repuestería era entonces provista por la industria local; este resultado puede en principio considerarse válido para el ciclo neo-liberal. Cabría preguntarse qué ocurrió al respecto en el segundo ciclo. Este factor tiene sin embargo relativa importancia, dado que la relación entre ventas y parque existente se mantiene relativamente constante en los dos períodos bajo análisis. Así lo indica el cuadro siguiente.

Tabla 9 – Precios implícitos de automotores importados y exportados – 1993-98 y 2005-2012

Promedios anuales			
Período	Parque	Ventas de unidades nuevas	Parque/ unidades vendidas
1993-1998	5.983.396	419.138	14,3
2005-2012	8.996.220	617.352	14,6

Fuente: elaboración propia en base a datos de Adefa (varios años).

En definitiva, si bien desconocemos qué parte de las importaciones de autopartes se destinó a la reposición para el parque pre-existente, parecería claro que el crecimiento del parque no hace suponer que se destinará una proporción mayor a ese efecto, por cuanto la relación entre parque y producción se mantuvo estable.

Una pregunta interesante, se refiere a si existió o no sustitución de importaciones en el período neo-desarrollista, y en qué medida esto explica la mejoría en el saldo de las transacciones del sector, en términos reales. En otro trabajo, hemos encontrado que tal sustitución fue muy limitada en la economía en general⁴³, lo que implica que la fuerte devaluación operada en 2002 no revierte en lo esencial el proceso de de-sustitución de importaciones ocurrido durante el régimen de Convertibilidad.

Para el análisis de este tópico, deben reevaluarse los flujos a precios constantes. A este efecto, empleamos estimaciones a precios constantes de los flujos de vehículos terminados producidos localmente e importados, como así también para autopartes.

En cuanto a vehículos terminados, el cuadro siguiente compara importaciones y producción doméstica de vehículos, a precios constantes⁴⁴.

⁴³ Ver Müller (2015).

⁴⁴ Para la producción local de vehículos, se adopta el precio medio de 13.000 dólares que se mencionara en el apartado 4. El precio implícito de importaciones de vehículos de 1997 es similar al de 1993.

Tabla 10 – Producción doméstica e importaciones de vehículos terminados – 1993-1998 y 2005-2012

Valores en \$ 1993

Período	Importaciones	Producción	% importación sobre ventas totales
1993	1.232.183	4.450.472	21,7%
1994	1.955.656	5.314.101	26,9%
1995	1.048.219	3.710.655	22,0%
1996	1.791.127	4.070.976	30,6%
1997	2.683.646	5.801.978	31,6%
1998	3.004.293	5.953.441	33,5%
1993-1998	11.715.125	29.301.623	28,6%
1999	1.729.989	3.962.517	30,4%
2000	1.380.113	4.410.198	23,8%
2001	993.755	3.062.501	24,5%
2002	289.216	2.071.628	12,3%
2003	1.135.612	2.199.444	34,1%
2004	1.982.428	3.385.226	36,9%
1999-2004	7.511.113	19.091.514	28,2%
2005	2.556.930	4.156.815	38,1%
2006	2.685.355	5.617.313	32,3%
2007	3.076.936	7.080.411	30,3%
2008	3.802.758	7.762.118	32,9%
2009	2.214.171	6.668.012	24,9%
2010	3.803.792	9.315.020	29,0%
2011	4.863.967	10.774.023	31,1%
2012	3.847.944	9.938.435	27,9%
2005-2012	26.851.854	61.312.147	30,5%

Fuente: elaboración propia en base a Adefa (varios años) y COMTRADE.

En términos agregados, ambos períodos muestran incidencias similares de importaciones en ambos ciclos. Corresponde sin embargo un análisis más detallado, habida cuenta de que a lo largo del ciclo neo-liberal se observa una creciente incidencia de importaciones. El valor máximo, de hecho, se alcanza en 1998 (33,5%). En el ciclo siguiente, el valor máximo corresponde en cambio al año inicial (38,1%, en 2005); luego se observa un decrecimiento, con alguna oscilaciones. Habría un indicio de que la de-sustitución operada en el ciclo neo-liberal se habría revertido en el ciclo siguiente; pero se trata de evidencia relativamente débil. Por otra parte, la mayor parte de los valores de incidencia se sitúa en un entorno acotado en ambos períodos (2/3 de los años muestran incidencias de entre 27% y 32%).

En definitiva, *habría habido una limitada sustitución en unidades terminadas en el ciclo neo-desarrollista*, luego de la pronunciada de-sustitución del ciclo anterior. La mejoría en el saldo

de transacciones de unidades terminadas que se observa en el ciclo neo-desarrollista responde más al incremento de exportaciones que a la sustitución de importaciones.

Como comentario adicional, cabe señalar que la incidencia de la importación cae fuertemente en los lapsos recesivos. Esto no solo es visible en los años 1995 y 2009, sino también en el período intermedio entre ambos ciclos (años 2000, 2001 y 2002). Es posible de todas formas que parte de esto sea atribuible a un sobre-estocamiento de unidades importadas en el año previo⁴⁵.

¿Qué hay de las autopartes? El análisis en este caso se torna más complejo, por cuanto no se dispone de cifras referidas a la producción local de autopartes. Proponemos el procedimiento expeditivo siguiente para resolver esta carencia de información:

- a) Se adopta como base los registros del año 1997, ya presentados anteriormente, extrapolándose los datos a partir de esta base.
- b) Para el caso de las autopartes destinadas a la fabricación de vehículos, se extrapola el requerimiento en función del número de unidades fabricadas.
- c) Para las autopartes destinadas a repuesto, se extrapola su demanda en función de la evolución del parque.
- d) Se obtiene así el total de demanda de autopartes. Detrayendo de este total las autopartes importadas (valuadas a precios constantes⁴⁶), se obtiene una estimación de las autopartes producidas localmente. Esta estimación no permite definir el destino de las autopartes importadas (esto es, si se destinan a repuesto o a fabricación).

⁴⁵ Al respecto, debe tenerse en cuenta que los datos domésticos corresponden a producción y no a ventas.

⁴⁶ Fuente: COMTRADE. Empleamos los índices de precios implícitos para importaciones de vehículos para deflactar los flujos de autopartes. Hemos realizado estimaciones a precios constantes de los flujos de insumos; pero los resultados muestran baja consistencia, por lo que ha parecido más conveniente no emplearlos. La hipótesis de que los precios de las autopartes varían en niveles similares a los de los vehículos terminados parece plausible, en primera aproximación.

Tabla 11 – Producción doméstica e importaciones de vehículos terminados – 1993-98 y 2005-2012

Valores \$ 1993

Período	Fabricación (unidades)	Parque (unidades)	Autopartes para fabricación	Autopartes para repuesto	Autopartes importadas	Autopartes domésticas	% importación
1993	342.344	5.438.721	1.994.183	3.257.901	1.173.708	4.078.376	22,3%
1994	408.777	5.666.331	2.381.161	3.394.244	1.304.371	4.471.033	22,6%
1995	285.435	5.903.466	1.662.683	3.536.292	1.250.886	3.948.089	24,1%
1996	313.152	6.070.869	1.824.137	3.636.570	1.651.762	3.808.945	30,2%
1997	446.306	6.276.790	2.599.770	3.759.921	2.540.436	3.819.255	39,9%
1998	457.957	6.544.197	2.667.638	3.920.103	2.533.972	4.053.769	38,5%
1993-1998	2.253.971	5.983.396	13.129.571	21.505.031	10.455.136	24.179.467	30,2%
1999	304.809	6.606.982	1.775.538	3.957.712	1.739.693	3.993.558	30,3%
2000	339.246	6.953.180	1.976.137	4.165.092	1.848.292	4.292.936	30,1%
2001	235.577	6.947.086	1.372.256	4.161.441	1.396.208	4.137.489	25,2%
2002	159.356	6.836.824	928.262	4.095.392	764.477	4.259.178	15,2%
2003	169.188	6.919.933	985.534	4.145.176	1.208.331	3.922.380	23,6%
2004	260.402	7.004.052	1.516.864	4.195.565	1.636.419	4.076.009	28,6%
1999-2004	1.468.578	6.878.009	8.554.591	24.720.379	8.593.420	24.681.550	25,8%
2005	319.755	7.089.193	1.862.600	4.246.566	1.947.456	4.161.710	31,9%
2006	432.101	7.175.370	2.517.025	4.298.188	2.286.507	4.528.706	33,6%
2007	544.647	7.738.902	3.172.615	4.635.755	2.796.186	5.012.184	35,8%
2008	597.086	8.459.772	3.478.076	5.067.570	3.213.509	5.332.138	37,6%
2009	512.924	8.954.873	2.987.826	5.364.145	2.235.117	6.116.854	26,8%
2010	716.540	10.116.018	4.173.906	6.059.694	3.363.283	6.870.317	32,9%
2011	828.771	10.959.084	4.827.661	6.564.707	4.146.245	7.246.123	36,4%
2012	764.495	11.476.548	4.453.248	6.874.678	3.278.905	8.049.022	28,9%
2005-2012	4.716.319	8.996.220	27.472.957	43.111.304	23.267.207	47.317.053	33,0%

Fuente: elaboración propia en base a Adefa (varios años), COMTRADE y MIP 1997..

Este cálculo un tanto precario sugiere – una vez más – un intenso proceso de de-sustitución de importaciones en los primeros años del ciclo neo-liberal, que no se habría revertido en el ciclo posterior. *No habría habido sustitución relevante de importaciones de autopartes.*

En definitiva, la mejoría en el saldo de las transacciones con el resto del mundo que se observan responde más a un crecimiento de las exportaciones que a la sustitución de importaciones. En tal sentido, al sector le caben las generales de la ley, en cuanto a que la desustitución operada en el ciclo neo-liberal no se ve revertida en los años posteriores, pese al fuerte incremento del tipo de cambio real.

6. Conclusiones

La industria automotriz es un sector emblemático dentro del desarrollo capitalista. Moviliza un volumen importante de recursos productivos, a través de una red de producción que involucra típicamente a terminales y autopartistas.

El sector tiene una larga trayectoria en la Argentina. Las primeras armaduras se instalan a partir de la década de 1920. Pero es luego de la Segunda Guerra Mundial que se produce una importante radicación industrial. Se abre así un ciclo de unos 30 años de desarrollo industrial en un régimen comercial cerrado, orientado por la lógica de la industrialización sustitutiva.

La inflexión producida por la dictadura militar en 1976 conlleva la detención de un proceso de expansión de los volúmenes producidos, a lo que se adiciona una importante entrada de vehículos importados en 1980 y 1981. Luego de la perdida década de 1980, la industria automotriz ingresa al ciclo de la Convertibilidad bajo un régimen particular, que establece una protección específica, en el marco del Mercosur, dando lugar a un proceso de integración industrial con Brasil. Este régimen persistirá en el posterior ciclo neo-desarrollista, con ajustes, siendo éste un caso muy particular, donde el cambio de marco macroeconómico (en particular, la potente revaluación cambiaria de la década de 1990) no tuvo el impacto que se verificó en otros sectores industriales.

El presente trabajo se ha centrado en el análisis del comportamiento del sector automotor, en sus transacciones con el resto del mundo, para las dos últimas etapas que ha atravesado la economía argentina, el ciclo neo-liberal, y el ciclo neo-desarrollista.

La etapa que se inicia con el Régimen de Convertibilidad conlleva un cambio muy importante, por cuanto se produce una fuerte apertura en lo referido al comercio de vehículos terminados y autopartes; se reduce drásticamente la participación de proveedores nacionales, al tiempo que se incrementa la exportación. El saldo de las transacciones del sector es negativo; para el único año para el que se dispone de información completa, se trata de un monto de 3.6 mil millones de dólares; si se descuentan las autopartes destinadas a repuesto, el saldo disminuye a 2.7 mil millones. Considerando el valor de los vehículos vendidos al mercado interno, este monto representa cerca del 50%.

No es posible realizar un cálculo similar para los años restantes, por falta de información. Una aproximación menos detallada, que se limita a computar el saldo de transacciones de vehículos terminados y autopartes, arroja un saldo estable en ambos ciclos, en términos nominales, de poco más de 5.000 dólares por vehículo incorporado al mercado local. La inflación verificada entre ambos períodos, del orden de 45%, indica que la incidencia en términos reales ha disminuido. Esto es el resultado no de la sustitución de importaciones, sino de un mejor desempeño de las exportaciones de vehículos terminados; esto hace que las transacciones por este concepto, que habían sido deficitarias durante la Convertibilidad,

pasen a ser superavitarias. En otras palabras, *la visibilidad que ha adquirido el sector en los últimos años, en función de sus transacciones externas, no refleja tanto un empeoramiento de su desempeño externo, sino un fuerte incremento de escala*, entre ambos ciclos: la expansión de la producción y las ventas es del orden de 80%.

Un cómputo más completo debería incorporar también las utilidades, dividendos, pagos por patentes, etc. remitidos por las empresas extranjeras. No disponemos de esta información; la única referencia disponible, nuevamente para el año 1997, indica que las utilidades representan un monto relativamente moderado, dentro de los flujos externos del sector. Pero se trata con certeza de transacciones que reducen más aun el saldo de transacciones con el exterior.

Lograr que el sector automotor avance hacia un mayor equilibrio en sus transacciones externas es seguramente una meta legítima. Parece haber habido cierta mejoría en el ciclo neo-desarrollista, tal vez por efecto del más elevado tipo de cambio; pero la fuerte de-sustitución de importaciones ocurrida en el ciclo de la Convertibilidad, en particular en autopartes, daría asidero a la idea de que podría avanzarse en este sentido. Esto, que en realidad parecería ser de aplicación a otros sectores donde se observa un comportamiento similar, requiere desarrollar nuevos instrumentos de política, más allá del tipo de cambio, que en general parece haber tenido relativo impacto en términos de sustitución de importaciones.

Bibliografía

- ADEFA – Asociación de Fabricantes de Automotres – Anuario – varios años – www.adefa.org.ar
- Barletta, F., Kataishi, R. y Yoguel, G.- La trama automotriz argentina: dinámica reciente, capacidades tecnológicas y conducta innovativa – En Stumpo y Rivas (2013)
- Basualdo, E. – “Estudios de Historia económica argentina – Desde mediados del siglo XX a la actualidad” – Editorial Siglo XXI – 2010
- Coriat, B. – El taller y el Cronómetro – Siglo XXI Editores S.A. - 1982
- Ferrer, A. (colab. Rougier, M.) – La Economía Argentina – Desde sus orígenes hasta principios del Siglo XXI – Fondo de Cultura Económica - 2008
- Frieden, G. - Global Capitalism: Its Fall and Rise in the Twentieth Century - W. W. Norton & Company; Reprint edition - 2006
- Jabbaz, M., De Mendonça, A., Jaime, A., y Gonzalez, N. - Industria automotriz: reconversión, crisis y cambios en la relación laboral – 5to Congreso Nacional de Estudios del Trabajo – ASET – 2001
- Katz, J. - Del Ford Taunus a la soja transgénica - Edhasa - 2009
- Müller, A. – Un quiebre olvidado: la política económica de Martínez de Hoz – Revista “Ciclos” Año X, vol. X, Nº 21, primer semestre de 2001
- Müller, Alberto - Argentina: crecimiento, cambio estructural y crisis - Documento de Trabajo nº 38 - CESPA – 2014
- Müller, A. - Reflexiones para el fin de ciclo: Convertibilidad, Neo-desarrollismo y el camino posible para la Argentina - Documento de Trabajo Nº 44 - CESPA - Diciembre 2015
- Peralta Ramos, M - “La economía política argentina: poder y clases sociales (1930-2006)” – Fondo de Cultura Económica - 2007
- Rapoport, M. – Las políticas económicas de la Argentina: Una breve historia – Booket – 2010
- Schvarzer, Jorge – “La industria que supimos conseguir” – Ediciones Cooperativas – 2000
- Stumpo, G. y Rivas, D. (comp.) - La industria argentina frente a los nuevos desafíos y oportunidades del siglo XXI – CEPAL – 2013