

La excepcionalidad del caso Toyota en la trayectoria reciente de la industria automotriz argentina (2002-2019)

The Exceptionality of the Toyota Case in the Recent Argentine Automotive Industry Trajectory (2002-2019)

Bruno Perez Almansiⁱ

Resumen: El presente trabajo tiene como objetivo analizar la trayectoria de la empresa Toyota Argentina en el marco de los problemas que atravesó el complejo automotor en la etapa de la posconvertibilidad (2002-2015) y durante el gobierno de Cambiemos (2016-2019). Para ello, se reconstruye el recorrido general del sector y se compara el desempeño de las distintas terminales automotrices durante el período. El examen se realiza a partir del relevamiento de la bibliografía especializada y el análisis de bases de datos a través de la estadística descriptiva. En base al estudio se destaca el caso de Toyota por sus resultados positivos en la mayor parte de los aspectos analizados, resaltando entre éstos su forma de inserción internacional.

Palabras clave: Industria Automotriz; Empresa Multinacional; Cadenas Globales de Valor.

Abstract: The present paper aims to analyze the trajectory of the Toyota Motor Corporation Argentinian subsidiary in the context of the automotive sector problems during the post-convertibility stage (2002-2015) and the *Cambiemos* government (2016-2019). For this purpose, the main trends of the local automotive industry are described and the performance of the different automotive terminals is compared. The examination is conducted based on the survey of specialized bibliography and the analysis of several databases through descriptive statistics. The results of the study show that the case of Toyota stands out for its positive performance in most of the aspects analyzed, highlighting, among these, the features of its international insertion.

Keywords: Automotive Industry; Multinational Enterprise; Global Value Chains.

Recibido: 3 de abril de 2022

Aprobado: 6 de julio de 2022

ⁱ Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales, Universidad Nacional de San Martín. ORCID 0000-0003-2142-7241. bperezalmansi@unsam.edu.ar

Introducción

Argentina se encuentra dentro del grupo de 50 países productores de vehículos del mundo y es uno de los tres mayores fabricantes de América Latina. Este sector es uno de los más importantes dentro de la estructura económica y social del país por su participación en el empleo industrial, el valor bruto de producción y las exportaciones totales, entre otras contribuciones. Luego de la crisis del régimen de convertibilidad, la rama automotriz lideró el crecimiento industrial del país, mostrando un fuerte ritmo de incremento en el empleo, la producción, las exportaciones y la productividad (Barletta et al., 2013). No obstante, a pesar de este auspicioso desempeño, se denotaron dificultades para la integración de eslabonamientos productivos, evidenciado en los altos niveles de déficit comercial a partir de la creciente importación de autopartes (Cantarella et al., 2017). Con la llegada de Mauricio Macri al gobierno nacional Argentina atravesó un giro hacia la apertura y la liberalización de su economía que llevó a la contracción de su mercado interno. En el sector automotor, estas políticas se sumaron a la crisis de Brasil e impactaron negativamente en la industria, generando mayores déficits comerciales y una fuerte retracción de la producción entre 2018 y 2019.

Sin embargo, los vaivenes y problemas que enfrentó el complejo automotor argentino en las últimas décadas no fueron únicamente dificultades locales o coyunturales, ya que este sector sufre los dilemas propios de la manufactura de un país integrado periféricamente a las cadenas globales de valor –CGV– (Mordue y Sweeney, 2020; Pavlínek, 2018). Al respecto, se pueden destacar ciertas limitaciones compartidas por los países del Sur Global, entre las que se encuentran: la extranjerización total de la rama terminal –dominada por un puñado de empresas multinacionales a nivel mundial–, la especialización en las actividades con menor valor agregado de la cadena, la dependencia de tecnología extranjera, las dificultades de las empresas autopartistas locales para competir internacionalmente, entre otras. A su vez, a este cuadro se le suma la acelerada transición tecnológica que atraviesa el sector a nivel global a partir de la digitalización, automatización y electrificación de los vehículos.

No obstante, las particularidades del complejo automotor argentino resaltan especialmente en un aspecto, el tamaño relativo del déficit comercial. Esto puede evidenciarse, en primer lugar, en base a las dimensiones del déficit sectorial registrado entre 2002 y 2019, que alcanzó cerca del 60% del superávit comercial del total de la economía nacional para el mismo período. En segundo lugar, este dilema asume mayor importancia al agravar el histórico problema argentino de *restricción externa* por falta de divisas. Esta limitación fue largamente estudiada por la literatura local y refiere a la presión en la demanda de divisas que se genera en una economía con una *estructura productiva desequilibrada* en períodos de crecimiento económico e industrial debido al aumento de la importación de bienes de capital e insumos intermedios requeridos para alimentar el proceso de crecimiento.¹ Este problema ha sido

¹ En Argentina ésta ha sido una limitación histórica al desarrollo en tanto el nivel de actividad y las tasas de crecimiento económico se han visto restringidas por la disponibilidad de divisas (Schorr y Wainer, 2014). Es decir, que en etapas de crecimiento industrial se generan “cuellos de botella” en la disponibilidad de divisas que dificultan avanzar hacia procesos de transformación y complejización productiva del sector. Los primeros “cuellos de botella” en el sector externo que vivió el país remiten a la década de 1930 y se hicieron manifestos en diferentes momentos del modelo de sustitución de importaciones. El crecimiento extensivo y, sobre todo, intensivo de la industria dependía de la importación de bienes de capital e insumos intermedios, pero las divisas necesarias para financiar dichos requerimientos provenían fundamentalmente de las exportaciones del sector

central a lo largo de la historia económica argentina, representando una de las principales trabas para la concreción de procesos de desarrollo económico.

Sin embargo, a pesar de esta trayectoria general del sector, no todas las terminales automotrices mostraron comportamientos y resultados homogéneos, destacándose el caso de Toyota Argentina, empresa japonesa radicada en Zárate, Provincia de Buenos Aires. A raíz de ello, el presente trabajo tiene como objetivo destacar el desempeño de esta firma a partir de la comparación con el del resto de las terminales automotrices. Cabe mencionar que no es objetivo de este artículo ahondar en cómo esta empresa logró tales resultados, sino más bien analizar esta trayectoria comparada en el marco de los dilemas del sector. Analizar los factores que hicieron posible este desempeño supera los límites del trabajo y deberán ser estudiados en futuras investigaciones.

En ese sentido, en el primer apartado se analiza el recorrido de la industria automotriz argentina desde la salida de la década de la convertibilidad, destacando las principales políticas sectoriales y los dilemas más importantes que atravesó el complejo en la etapa de la posconvertibilidad y durante el gobierno de Cambiemos. Luego, se analiza el desempeño de las distintas terminales automotrices durante el período bajo estudio, a través de sus niveles de producción, empleo, facturación, posición en la cúpula empresarial, volumen y diversificación de las exportaciones, saldos comerciales y contenido local de los vehículos producidos. El examen se realiza a partir del relevamiento de bibliografía especializada y el análisis de bases de datos a través de la estadística descriptiva. Entre las fuentes utilizadas se encuentran: Asociación de Fabricantes de Automotores (ADEFA), Asociación de Fábricas Argentinas de Componente (AFAC), Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA), Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial (OEDE), Comtrade, Aduana, Softrade, *Revista Mercado*, entre otras. Los resultados obtenidos representan una novedad ya que no se registran investigaciones precedentes sobre el desempeño de cada una de las empresas examinadas durante el período 2002-2019. En especial, escasean estudios sobre la dinámica en el comercio exterior de cada firma debido a la dificultad para acceder a sus bases de datos. Además, el trabajo propone un método distinto de contabilidad del contenido importado en los vehículos producidos por cada empresa, en el cual se incluye, no sólo las unidades fabricadas, sino también los precios de ellas, con el objetivo de precisar el peso de las autopartes importadas en los distintos tipos de vehículos ensamblados en el país.² A partir de este estudio se destaca el caso de Toyota por sus resultados positivos en la mayor parte de los aspectos analizados, evidenciando la excepcionalidad de esta empresa y la necesidad de seguir estudiando los factores que hicieron

agropecuario, cuya oferta, especialmente la agrícola, se encontraba virtualmente estancada. A nivel teórico, los problemas de restricción externa fueron abordados en América Latina por las corrientes estructuralistas y dependentistas hacia mediados del siglo pasado. Entre los primeros estudios que relacionaron esta problemática con el comportamiento errático de la economía argentina se encuentran los trabajos fundacionales Braun y Joy (1968) y Diamand (1973). Luego, Thirlwall (1979) formalizó este proceso planteando que la tasa de crecimiento requerida para alcanzar el pleno empleo se encuentra por encima de aquella compatible con el equilibrio externo.

² Es decir, con esta inclusión se trata de captar más precisamente cuánto representan las autopartes importadas en los distintos vehículos producidos. Por ejemplo, no es lo mismo contabilizar USD1.000 de autopartes importadas sobre un Renault Clio, uno de los vehículos más económicos durante el período revelado, que sobre una Toyota Hilux, un vehículo comercial de mayor tamaño y precio. Para ampliar, ver notas b y c del Anexo Metodológico.

posible este desempeño para poder replicarlo a otras firmas y sectores productivos.

La trayectoria reciente de la industria automotriz argentina

Conformación del Mercosur y principales antecedentes de la década de 1990

Como parte de los cambios en la reestructuración del capitalismo mundial de finales del siglo XX se produjeron modificaciones en la organización de la producción que tuvieron como objetivo principal ganar competitividad reduciendo costos y aumentando la variedad (Gereffi et al., 2001, 2005). En el centro de estos cambios se encuentran las decisiones de ciertas empresas multinacionales de transferir algunas actividades –generalmente, las menos rentables y sofisticadas– del proceso productivo hacia otras empresas (*out-source*) y otros países (*offshore*) –mayormente de la periferia–. De este modo, las empresas tercerizaron los procesos productivos genéricos o de bajo valor, centrados en el volumen y en la competitividad-precio, pero retuvieron para sí los segmentos que más valor agregan –actividades *core*– (Porta et al., 2017).³ Ello generó una interdependencia mayor en las redes comerciales internacionales dado que una parte importante del valor de las exportaciones contiene valor importado en más de un origen y es posible que circulen por más de un destino hasta llegar a los consumidores finales, conformando las denominadas CGV (Gereffi et al., 2001).

Sin embargo, a pesar del proceso de reorganización mundial de la producción, la industria automotriz no se constituyó completamente como una CGV, sino que lo hizo con fuertes bases regionales (Rugman y Collinson, 2004; Sturgeon et al., 2009). En América del Sur esta forma de integración regional del sector se vio expresada en la Política Automotriz Común (PAC) entre Argentina y Brasil, establecida en el marco del recién conformado Mercado Común del Sur (Mercosur). Durante su implementación en la década de 1990 las disposiciones más relevantes para la cadena automotriz eran el tratamiento de producto nacional para los vehículos y autopartes de ambos países en el mercado del socio comercial, la remoción de barreras para-arancelarias en el comercio bilateral, el intercambio bilateral libre de aranceles para un cupo determinado de vehículos⁴ y el intercambio bilateral libre de aranceles para las autopartes, por un cupo que no debía superar el 15% de las exportaciones FOB de vehículos de cada país, y bajo la condición de que se cumpla con los requisitos de contenido local exigidos en cada país, entre otras (Dulcich et al., 2020). Este acuerdo aún no regulaba el comercio extrazona de manera conjunta; y mantuvo la relevancia de los regímenes nacionales vigentes en cada país (Gárriz y Panigo, 2016).

Concomitantemente, durante la década de 1990 en Argentina se desplegó un proceso de profundización de las políticas implementadas a mediados de la década de 1970, las cuales se vieron complementadas y reforzadas con la conversión fija entre el peso y el dólar estadounidense por medio del plan de la convertibilidad (Nochteff, 1999).⁵ Durante este período el sector industrial resultó sumamente afectado, consolidándose la tendencia a la desindustrialización que se había iniciado a mediados de los años setenta (Azpiazu et al., 2001; Schvarzer, 1998). No obstante, el eslabón terminal del sector automotor no se vio perjudi-

³ Entre estos se destacan el diseño, innovación, I+D, logística, marketing y marca.

⁴ Este debía crecer en el tiempo, comenzando en 1991 por una cuota de 10.000 vehículos para cada país.

⁵ Entre las medidas tomadas en la segunda mitad de los años setenta se pueden mencionar la liberalización comercial y financiera, “desregulación” de una amplia gama de mercados, privatización de empresas públicas, regímenes especiales de privilegio para ciertos sectores del poder económico, etc. (Nochteff, 1999).

cado por las reformas estructurales de dicha década, ya que se benefició con un nuevo “Régimen Automotriz” que comprendió una serie de decretos dictados entre 1990 y 1992 (Etchemendy, 2001; Villalon, 1999). A su vez, las terminales automotrices extranjeras se vieron favorecidas por la Ley de Inversiones Extranjeras de 1993 (Ley 21.382), la cual no establecía condicionamientos a la remisión de utilidades, tributación específica ni repatriación de capitales (Kosacoff y Porta, 1997).

En este nuevo entorno regulatorio, retornaron diversas empresas terminales que se habían retirado de la Argentina, e instalaron plantas distintas empresas que no habían tenido presencia productiva en el país con anterioridad. En 1995 Ford y Volkswagen retomaron el control de sus filiales en Argentina, al disolverse Autolatina (la empresa que desde 1987 estaba constituida por ambas firmas en Argentina y Brasil). Un año después finalizó la experiencia de Sevel Argentina, y Citroën regresó al país para producir junto con Peugeot, en una fusión de alcance global (PSA Peugeot-Citroën). Chrysler retomó la producción en Argentina en 1996, para dos años después fusionarse con Mercedes Benz en otra integración de carácter global (Daimler Chrysler). Por su parte, General Motors volvió a instalar una planta propia también en 1996, y un año después Renault recuperó el control de su producción en el país. De forma similar, en este contexto Toyota Motor Corporation inauguró el 21 de marzo de 1997 su planta de producción número 29 en el mundo, la cual se convirtió en la primera inversión de origen japonés en la industria automotriz de Argentina. De este modo, la empresa inició la producción en la planta de Zárate, provincia de Buenos Aires, con un plantel de más de 400 trabajadores (ADEFA, 2010). En su primer año activa la firma fabricó 10.000 unidades de su producto líder, la camioneta *pick up* Toyota Hilux.

Por otro lado, a mediados de los noventa, el marco regulatorio local sufrió dos modificaciones significativas. Mediante el Decreto 2278/94 se otorgó la posibilidad de multiplicar por 1,2 a las exportaciones de autopartes para calcular las compensaciones, y se determinó que las importaciones de autopartes originarias del Mercosur serían consideradas nacionales en el cálculo del contenido importado de los vehículos. Por otra parte, el Decreto 33/96 determinó, entre otros, un esquema levemente decreciente del máximo contenido importado de los vehículos producidos bajo los beneficios del régimen automotriz, y un esquema análogo para el caso de las autopartes para que fueran consideradas nacionales (Dulcich et al., 2020). A nivel bilateral con Brasil, con la implementación del Protocolo 28 del Acuerdo de Complementación Económica (ACE) 14 en el año 1996, se incluyeron muchos de estos principios en la regulación regional y se ahondó en la liberalización del comercio bilateral, ampliando el acceso argentino en el mercado de Brasil para intentar enmendar su creciente déficit bilateral automotriz (Gárriz y Panigo, 2015).

De este modo, el segmento autopartista sufrió una enorme competencia importadora, producto de la apertura comercial de la rama, sus niveles de protección efectiva negativa⁶ y la apreciación cambiaria. Así, pese a las caídas debido a las crisis del tequila y la devaluación del Brasil, las importaciones de autopartes y accesorios se multiplicaron prácticamente por siete entre 1991 y el 2000, medidas en volumen, y por seis, medidas en valor. En tanto que la producción de vehículos poco más que se duplicó para este período, el volumen

⁶ Cantarella et al. (2008) estiman que oscilaba entre un 2% para conjuntos y sistemas, hasta un nivel de -23,50% para cojinetes, -21,30% para juntas y -17,50% para anillos sincronizados, manteniendo niveles en torno al -9% para discos de freno, sistemas de escape, campanas de freno y elásticos y niveles en torno al -4% para neumáticos y paragolpes.

de importaciones de partes y accesorios por vehículo casi se duplica, pasando de USD1.870 en 1991 a USD3.400 en 2001 (Morero, 2013).

Asimismo, otra de las particularidades del período fue la fuerte regionalización del comercio del sector, con énfasis en la relación comercial de Argentina con Brasil, que creció como origen de importaciones y especialmente como destino de las exportaciones de vehículos (Dulcich et al., 2020). El aumento de las exportaciones de vehículos argentinos permitió una salida exportadora frente al estancamiento productivo de la década del ochenta a la vez que dio una respuesta a un problema sectorial que los distintos gobiernos desde fines de 1960 habían intentado abordar. Sin embargo, la regionalización del comercio y las modificaciones de esta etapa dieron como resultado final un creciente déficit comercial de la industria automotriz, motorizado tanto por el comercio con Brasil como con el resto del mundo, en el cual tuvo un importante papel la creciente importación de autopartes (Perez Almansi, 2021).

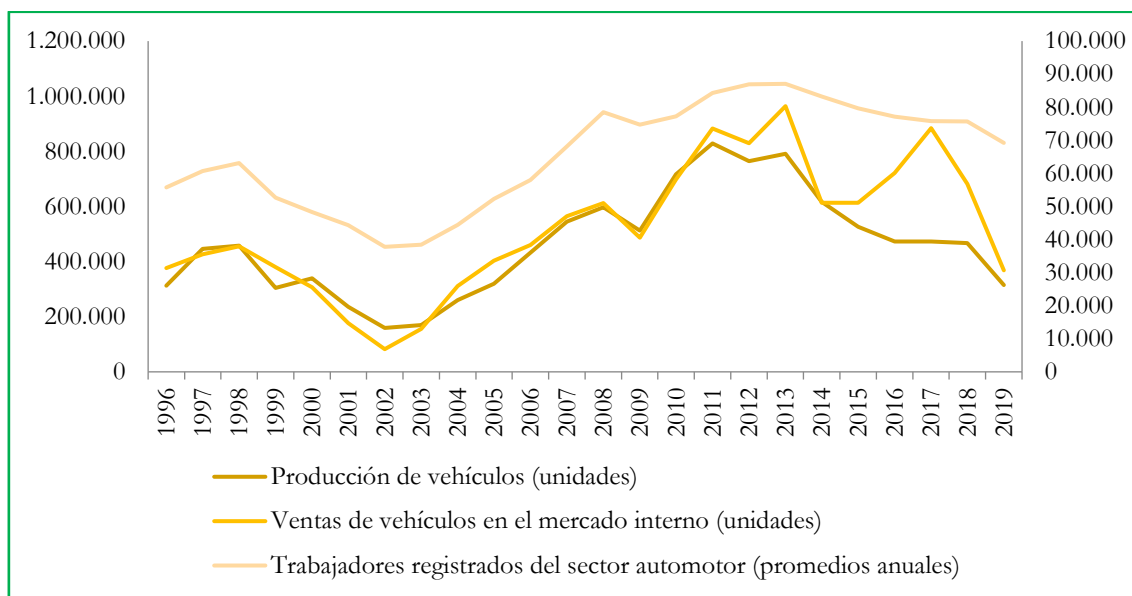
A partir de la crisis del sudeste asiático de 1998 y la devaluación de 1999 de Brasil, Argentina empezó a encontrar dificultades en la obtención de financiación externa y, con el recurso de las privatizaciones agotado, el rígido régimen de la convertibilidad se topó con sus limitaciones hasta desembocar en una aguda crisis económica a fines de 2001, la cual implicó una caída del PBI del orden del 25% en tres años y niveles de desempleo y pobreza que rondaban el 25% y 50%, respectivamente, finalizando con la caída del gobierno de La Alianza y dando comienzo a una nueva etapa en la historia económica argentina.⁷

La primera etapa de la posconvertibilidad (2002-2008)

A pesar del efecto expansivo que tuvieron los acuerdos del Mercosur de la década de 1990, durante los últimos años del período se registraron importantes caídas en la producción, exportación y ventas internas de vehículos en el marco de la recesión económica. A raíz de esta situación, en la Cumbre de Florianópolis de diciembre del 2000, los países miembros del Mercosur aprobaron el Acuerdo sobre Política Automotriz del Mercosur (PAM), cuyos objetivos eran establecer las bases para la instauración de un libre comercio para los bienes automotrices en el bloque. En este tratado se fijó en 35% el arancel a los vehículos producidos fuera del Mercosur y se estableció un límite compensado al intercambio sectorial libre de aranceles entre Argentina y Brasil, denominado *flex*. Las disposiciones del acuerdo fueron de gran importancia para la industria y marcaron la dinámica del comercio exterior del sector automotor con Brasil durante los años siguientes (Gárriz y Panigo, 2016).

⁷ El frente político-partidario “La Alianza para el Trabajo, la Justicia y la Educación”, conocida simplemente como “La Alianza”, fue una coalición política entre la Unión Cívica Radical (UCR) y la alianza Frente País Solidario (Frepaaso), conformada en 1997 en la Argentina, que ganó las elecciones de 1999.

Gráfico 1: Producción y ventas en el mercado interno de vehículos (en unidades, eje izquierdo) y empleo registrado en el sector automotor (en promedios anuales, eje derecho), 1996-2019



Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA (2020), ACARA (2020) y OEDE (<https://www.argentina.gob.ar/trabajo/estadisticas/empleo-y-dinamica-empresarial/estadisticas-e-indicadores>).

Luego de la crisis de 2001/2002 y la salida del gobierno de la Alianza se sucedieron distintos presidentes hasta consolidarse Eduardo Duhalde, del Partido Justicialista, al frente del Poder Ejecutivo nacional. Este último llevó a cabo una serie de políticas que se centraban en las críticas al modelo de la convertibilidad y la reactivación de la economía a partir de un “tipo de cambio real competitivo y estable” y un orden macroeconómico estable (Ortiz y Schorr, 2007). En 2003 Néstor Kirchner, también del Partido Justicialista, asumió como presidente de la nación, y éste continuó con ciertos vectores del esquema económico previo, como el mantenimiento del “dólar alto”, pero también comenzó una política de recomposición de los ingresos de los sectores sociales medios y bajos, reactivando el alicaído mercado interno (Centro de Estudios para el Desarrollo Argentino, 2010). De este modo, tras la recesión económica y productiva, en 2003 esta tendencia comenzó a cambiar y el ciclo económico rebotó. En el sector automotor la producción y las ventas en el mercado interno y externo se fueron recomponiendo rápidamente (ver Gráfico 1).

A su vez, en 2002 se modificó el acuerdo de complementación para el sector automotor del Mercosur con Chile (ACE 35) y se firmó uno nuevo con México (ACE 55). Además, en 2005 se realizaron otros acuerdos del Mercosur con Perú (AAP.CE Nro. 58) y con la Comunidad Andina que comprende a Ecuador, Colombia y Venezuela (AAP.CE Nro. 59). Por otro lado, en 2006 se llevó a cabo un nuevo acuerdo bilateral entre Argentina y Brasil en el cual se redujo el máximo del valor protocolar del *flex* de 2,60 a 1,95, valor que se mantuvo hasta el 2014.

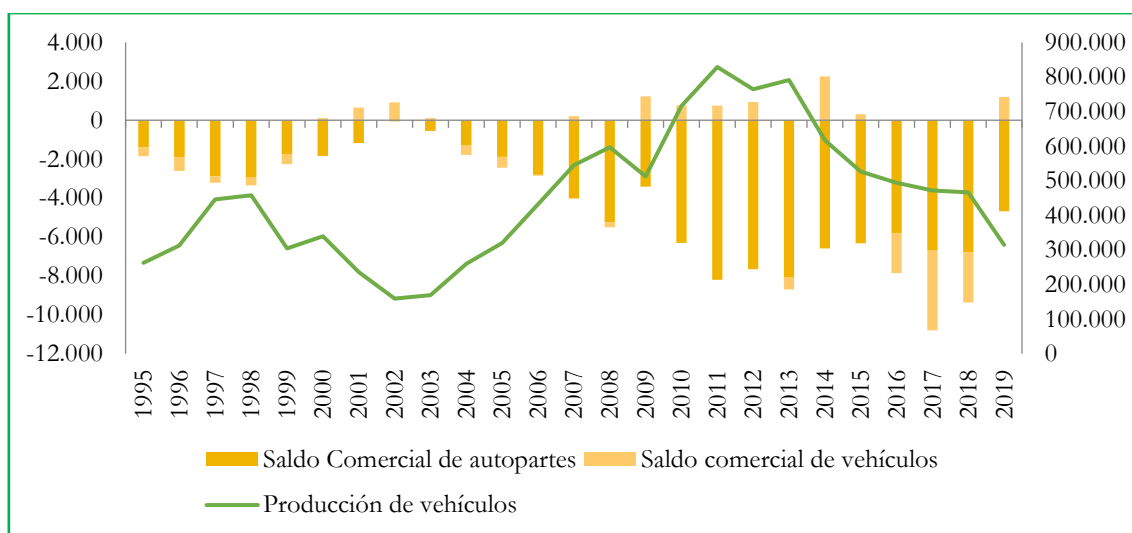
Además, durante estos años se impulsó la sustitución de autopartes importadas por otras de producción nacional con el Régimen de Incentivo a la Competitividad de las Autopartes Locales (Decreto 774/2005) y se dispuso que el fisco reintegrara en cuotas a las auto-

motrices las deudas acumuladas por el Plan Canje lanzado durante el gobierno de La Alianza. Por otro lado, la reactivación de la producción generó la puesta en marcha de una ola de inversiones de parte de las terminales, que ascendían a USD1.200 millones, a ejecutar hasta 2009 (“Autopartistas prevén nueva ola...”, 2006). En 2008 fue aprobada una nueva ley de incentivo al sector autopartista nacional (Ley 26.393) que, mediante estímulos impositivos, impulsaba a las terminales a utilizar partes y componentes producidos en el país.

Segunda etapa de la posconvertibilidad (2009-2015)

En 2009, a raíz de la crisis económica internacional, de la creciente fuga de capitales y del comienzo del deterioro de los resultados de la cuenta corriente de la balanza de pagos, se generaron distintas rupturas en el plano económico y político argentino (Centro de Estudios para el Desarrollo Argentino, 2010; Gaggero et al., 2015; Kulfas, 2016). En el sector automotor, esto implicó caídas en la producción y ventas internas y externas (ver Gráficos 1 y 2), sin embargo, a fines de ese año los efectos de la crisis comenzaron a dejarse atrás a partir de las políticas de estímulo de la demanda interna y del crecimiento de Brasil y la valorización de su moneda, dando comienzo a un segundo ciclo de auge de la industria.

Gráfico 2: Producción de vehículos (en unidades, eje derecho) y saldo comercial de vehículos y autopartes (en millones de dólares, eje izquierdo), 1995-2019



Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA (2020), AFAC (2020) y COMTRADE (<https://comtradeplus.un.org/>).

Luego de la reelección de Cristina Fernández de Kirchner en 2011, los problemas derivados de la escasez de divisas, enmarcados en el problema de la *restricción externa* argentina, se agudizaron a raíz del aumento de la fuga de capitales de 2011, el déficit energético y la caída de los precios internacionales de los *commodities* (Gaggero et al., 2015; Schorr y Wainer, 2014). A nivel sectorial, el creciente déficit automotor, que aumentaba *vis a vis* la producción de vehículos, agravando el problema general externo (ver Gráfico 2). El mismo era explicado, principalmente, por el aumento de la importación de autopartes requeridas para la producción local de vehículos. Por lo tanto, el gobierno argentino aumentó los controles a las importaciones en aras de reducir el creciente déficit de la industria automotriz. Entre 2008 y

2011 lo hizo aumentando las posiciones arancelarias del sector alcanzadas por los permisos de importación llamados Licencias No Automáticas (LNA) y luego del 2012 con permisos más restrictivos denominados Declaraciones Juradas Anticipadas de Importación –DJAI– (Perez Almansi, 2020).

A fines de 2013 a partir de la retracción económica de Brasil y la caída de su demanda de vehículos, el ciclo ascendente comenzaba a agotarse. A ello se sumó la contracción del mercado local a raíz de aumentos de los precios internos, la devaluación de inicios de 2014 y la elevación de las tasas de interés. Frente a este contexto, en 2014 el gobierno argentino renovó su acuerdo bilateral con Brasil, reduciendo el valor protocolar del *flex* de 1,95 que se había mantenido desde el 2006 hasta dicha fecha– a 1,50, bajando la cantidad de vehículos y autopartes que podían importarse desde el país vecino. Asimismo, se estableció el plan Pro-CreAuto, el cual consistía en otorgar créditos de 60 cuotas a tasas subsidiadas para la compra de aquellos modelos de baja o media gama fabricados en el país.

En resumen, se puede establecer que durante esta etapa se llevó a cabo una fuerte expansión de la industria automotriz argentina impulsada por la demanda de Brasil y un mercado interno en ascenso luego de la crisis. Esto se vio evidenciado en el aumento de la producción, ventas, exportaciones y empleos en el sector. Sin embargo, el saldo comercial del complejo fue persistentemente deficitario, lo cual es explicado principalmente por el aumento de las importaciones de autopartes. A pesar de las políticas de incentivo a la compra de autopartes locales, las importaciones de estos bienes crecieron al ritmo del mayor número de vehículos producidos en el país. Ello se fue agravando continuamente luego de la crisis de 2008-2009 y contribuyó al creciente problema de falta de divisas en la economía argentina.

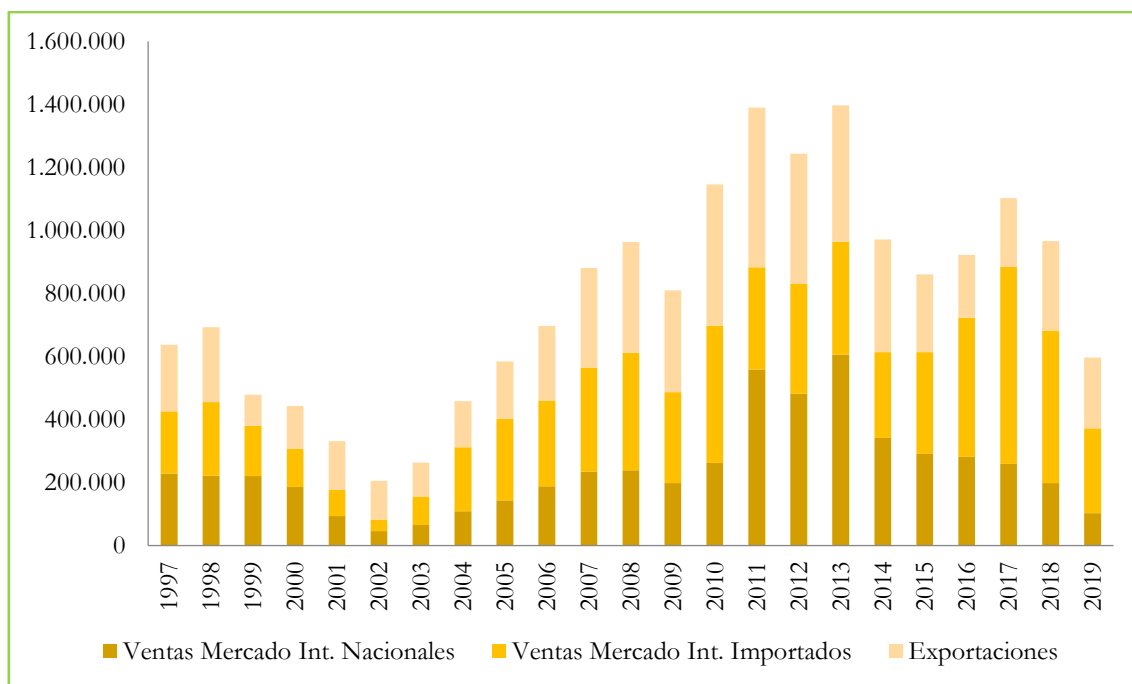
El gobierno de Cambiemos (2016-2019)

La asunción de Mauricio Macri como presidente de la Argentina significó un punto de quiebre en la orientación de la política macroeconómica y productiva. A partir de diciembre de 2015 la nueva administración implementó una política cuyos rasgos salientes fueron el avance en la apertura comercial y la desregulación financiera y cambiaria, marcando un notable giro con respecto a la etapa anterior (Burgos, 2017; Wainer y Belloni, 2017). A nivel macroeconómico, durante 2016 la devaluación generada por la unificación del mercado de cambios, sumada al ajuste de tarifas, incrementó el proceso inflacionario, que no fue acompañado por los salarios, retrayendo el salario real y el consumo interno (Neffa, 2017). Complementariamente, las elevadas tasas de interés reales se demostraron inefectivas para desacelerar la inflación y afectaron negativamente el volumen de inversión. A su vez, las nuevas políticas tuvieron un fuerte impacto en el retroceso del sector industrial general (Perez Almansi y Grasso, 2017; Santarcangelo et al., 2019).

En lo que respecta a la industria automotriz, se ejecutaron una serie de políticas públicas que afectaron al sector. Entre éstas, se encuentran las referidas a la apertura comercial, como el reemplazo de las restrictivas DJAIs, que habían recibido un fallo adverso a la Argentina en la Organización Mundial del Comercio (OMC), por el Sistema Integral de Monitoreo de Importaciones (SIMI), el cual rigió para un número menor de las posiciones arancelarias. A su vez, los mencionados cambios macroeconómicos y de regulación sectorial, en el contexto de recesión del mercado brasileño, dieron como resultado un fuerte aumento de la penetración importadora en el mercado interno de vehículos (ver Gráficos 2 y 3), así como

un aumento de las importaciones de autopartes por vehículo producido a nivel nacional; todo ello en un contexto de fuerte caída de los niveles de producción de vehículos (ver Gráficos 1 y 2).

Gráfico 3: Ventas en el mercado interno de importados y nacionales y exportaciones de vehículos, 1997-2019 (en unidades)



Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA (2020).

Por otro lado, en 2016 se dictó la Ley 27.263 de Régimen de Desarrollo y Fortalecimiento del Autopartismo Argentino, a partir de la cual se otorgó un bono electrónico de crédito fiscal a las automotrices que compraran partes y piezas nacionales.⁸ A su vez, en 2017, único año de crecimiento económico de la gestión de Macri, se presentó el Plan Automotriz “1 Millón” que apuntaba a la fabricación de un millón de vehículos a partir de un acuerdo entre el Estado, empresas y sindicatos en el que se prometía mayor inversión, nuevas tecnologías, nuevos convenios laborales y mejoras en el acceso a la compra de unidades.

En 2018, luego de la suba de las tasas de interés internacionales y la profundización de las inconsistencias internas, Argentina comenzó a quedarse sin fuentes de financiamiento externo, por lo cual recurrió al Fondo Monetario Internacional (FMI) quien le otorgó uno de los préstamos más altos de la historia del organismo. Esta crisis económico-financiera llevó a la devaluación del tipo de cambio local y al aumento de la recaudación impositiva del Estado.⁹ Así, se reestablecieron impuestos de \$3 por USD1 a las exportaciones de productos industriales, los cuales afectaron tanto a las terminales automotrices como a las autopartistas exportadoras. En 2019 la crisis económica se profundizó, agravándose la recesión a partir de las caídas en el consumo, la producción y el empleo, entre otros indicadores. Así, la produc-

⁸ Dicho bono variaba del 4 al 15 % del valor de las partes y piezas adquiridas en el país.

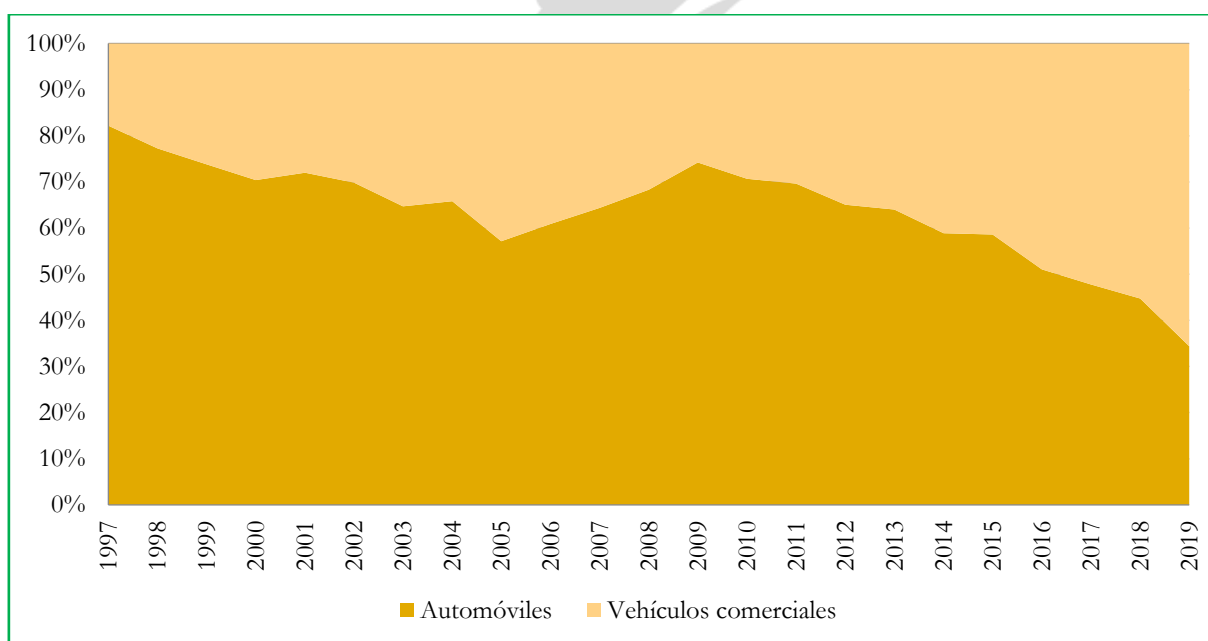
⁹ El cual pasó de \$20 por USD 1 en 2017 a \$60 por USD1 en 2019, incluyendo restrictivos controles cambiarios.

ción automotriz se desplomó llegando a casi 300.000 vehículos producidos, el valor más bajo de la década (ver Gráfico 1).

Ante el creciente déficit comercial del sector registrado en los últimos años de la gestión (ver Gráfico 2), el gobierno de Macri estableció un nuevo acuerdo automotor con el entrante gobierno de Bolsonaro en Brasil. En el nuevo tratado se modificó el coeficiente *flex* de comercio sectorial entre los países, que se mantenía en 1,50. A partir del nuevo acuerdo, el valor protocolar se aumentó a 1,70 subiendo las cantidades de importación permitidas desde el país vecino hacia Argentina. Sin embargo, lo novedoso de este tratado, a diferencia de los anteriores, es que dicho flex se estableció con carácter retroactivo, con vigencia desde 2015. De este modo, se les perdonó a las empresas inscriptas en el régimen automotriz las multas por pérdida de preferencia arancelaria que les correspondía por haberse excedido en las importaciones a Argentina del valor protocolar fijado en 2016 con vigencia hasta 2020 (Perez Almansi, 2022).

Asimismo, en este contexto de depresión del mercado interno y regional, la industria automotriz argentina ha ido cambiando su especialización productiva (ver Gráfico 4). La caída de la producción recayó principalmente en los automóviles, pero prácticamente no impactó en los vehículos comerciales –camiones, camionetas, etc., segmento dominado principalmente por las *pick ups*–, que ganaron participación en el total producido de la industria automotriz. En el mercado interno, la especialización en *pick ups* está incentivada por el nuevo impulso productivo a los sectores agropecuario y energético, fruto de cambios regulatorios sectoriales específicos implementados por el gobierno argentino de 2015-2019 (Dulcich et al., 2020). Esta modificación fue aún más importante en la exportación de vehículos, donde a fines de la década de 1990 el 20% correspondía a vehículos utilitarios y el restante 80% a automóviles, mientras que para la segunda década del 2000 dicha proporción se invirtió (ver Gráfico 1 del Anexo Estadístico).

Gráfico 4: Producción de vehículos en Argentina por tipo, 1997-2019 (en porcentajes)



Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA (2020).

Este cambio de especialización responde a un nuevo patrón de división de las terminales automotrices en los países productores de vehículos en América Latina, donde Argentina cumple cada vez más un rol de productor de *pick ups* medianas, Brasil de chicas y México de grandes (ver Cuadro 1). Como se verá en mayor detalle en el próximo apartado, en Argentina esto se da a partir de la fabricación de los modelos: Ford Ranger (1996), Toyota Hilux (1998), Volkswagen Amarok (2010) y Nissan Frontier (2018). Las únicas *pick ups* medianas que siguen produciéndose en Brasil son la Chevrolet S-10 y la Mitsubishi L200 (ver Cuadro 1).

Cuadro 1: País de producción de América Latina de modelos de *pick ups*, 2019

Tipo de <i>pick up</i>	Marca	Modelo	País de producción en Latinoamérica
Chicas	Chevrolet	Montana	Brasil
	Ford	Maverick	México
	Fiat	Toro	Brasil
		Strada	Brasil
	Renault	Duster Oroch	Brasil
	Volkswagen	Saveiro	Brasil
Medianas	Chevrolet	S-10	Brasil
	Ford	Ranger	Argentina
	Honda	Ridgeline	Ninguno
	Isuzu	D-Max	Ninguno
	Mitsubishi	L200	Brasil
	Nissan	NP300	México
		Frontier	Brasil (hasta 2015) Argentina (desde 2018)
	Renault	Alaskan	Argentina
	Toyota	Hilux	Argentina
		Tacoma	México
	Volkswagen	Amarok	Argentina
Grandes	Chevrolet	Silverado	México
	Ford	F-150	Ninguno
	Dodge (Stellantis)	Ram	México
	GMC (GM)	Sierra	México
	Nissan	Titan	Ninguno
	Toyota	Tundra	Ninguno

Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA (2020), ANFAVEA (2020) y AMIA (2020).

En resumen, durante la etapa del gobierno de Cambiemos se llevó a cabo una fuerte retracción de la industria automotriz local que agravó los problemas presentes en la fase previa. Así, además de las agudas caídas en la producción de vehículos y la pérdida de puestos de trabajo en el sector, se profundizó el déficit del complejo automotor. Por un lado, se mantuvo un alto nivel de importaciones de autopartes, al mismo tiempo que caía la producción de vehículos, pero, además, se sumaron crecientes déficits en las importaciones de vehículos terminados, agravando el cuadro de la industria. Sin embargo, este recorrido general del sector no fue homogéneo entre las 12 terminales del complejo automotor, entre las cuales resalta en particular la trayectoria desarrollada por Toyota Argentina.¹⁰

Desempeño económico de cada terminal automotriz (2002-2019)

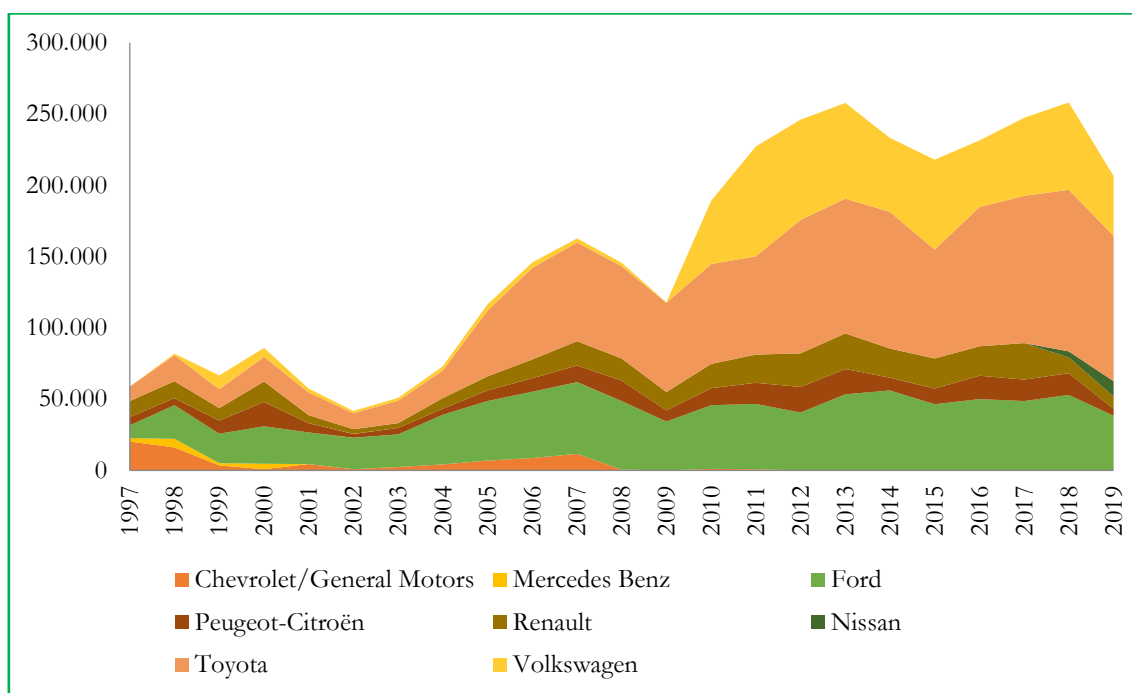
A pesar de este recorrido general de la industria automotriz en Argentina, no todas las terminales automotrices se desempeñaron de la misma forma luego de la crisis de la convertibilidad. Dentro de este comportamiento heterogéneo, se destaca la auspiciosa performance de Toyota Argentina. Por un lado, en términos de producción de vehículos, mientras las terminales automotrices crecieron a un ritmo del 6%, la firma japonesa lo hizo al 19% entre 2002 y 2019. Desde su instalación en 1997, cuando se ubicaba en el séptimo lugar según la producción de cada terminal, escaló al cuarto en 2005, pasando al segundo en 2014 y llegando a ser el principal productor de vehículos entre 2016 y 2019.

Este desempeño resalta aún más al diferenciar la producción por tipo de vehículo, ya que desde sus inicios Toyota basó sus operaciones en la producción de la *pick up* Hilux, y luego en 2005 sumó la fabricación de la SUV (*Sports Utility Vehicle*) SW4.¹¹ De este modo, mientras la producción de vehículos de pasajeros en Argentina cayó constantemente luego de la contracción económica de Brasil en 2013 (ver Gráfico 1 del Anexo Estadístico), la de vehículos comerciales se mantuvo (ver Gráfico 5). Así, entre 2017 y 2019 los vehículos comerciales explicaron la mayor parte de la producción de vehículos en el país. En este marco, el desempeño de Toyota se destaca todavía más, ya que pasó de explicar el 23% de la producción de vehículos comerciales en 2002 hasta el 49% en 2019 (ver Gráfico 5).

¹⁰ A las terminales automotrices ya instaladas antes de la crisis de la convertibilidad (Iveco, Fiat, Ford, General Motors, Peugeot-Citroen, Renault, Mercedes-Benz, Volkswagen y Toyota) se suman dos firmas japonesas: Honda en 2011 y Nissan en 2018. También se encuentra la sueca Scania con una planta en Tucumán pero se la excluye de los análisis ya que en Argentina la firma se dedica a la producción de sistemas de transmisión y no a la fabricación de vehículos.

¹¹ Este vehículo es un subproducto de la Toyota Hilux ya que utiliza la misma plataforma productiva que la camioneta.

Gráfico 5: Producción por empresa de vehículos utilitarios en Argentina, 1997-2019
(en unidades)¹²

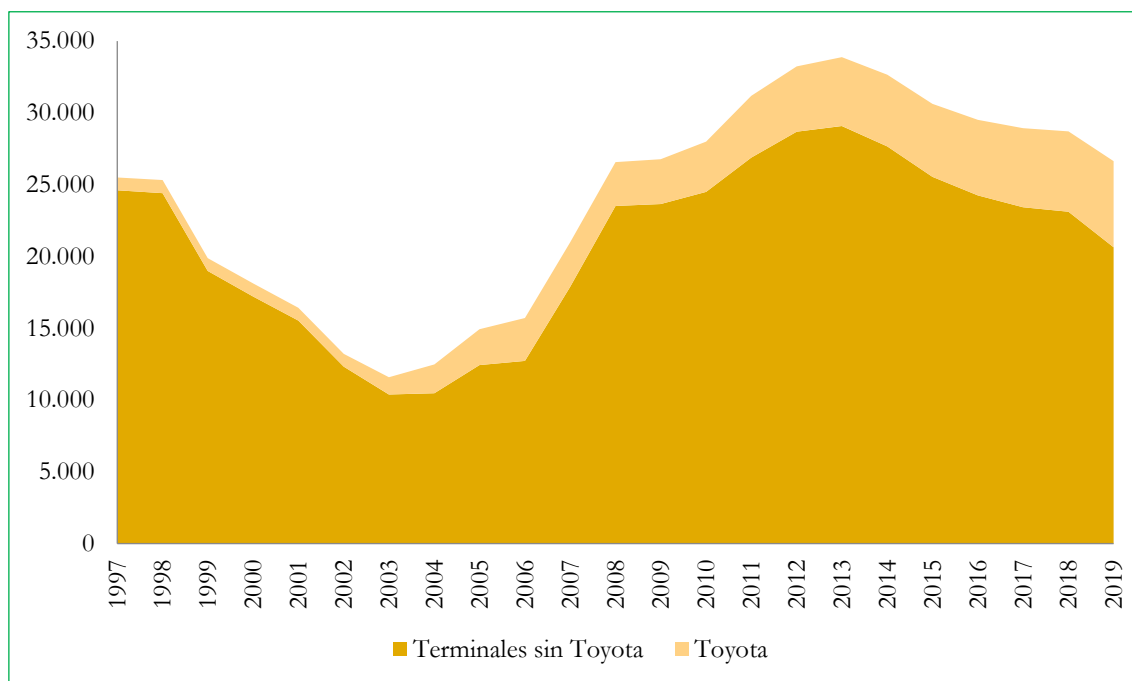


Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA (2020).

Acompañando el nivel de producción, el empleo en Toyota creció sostenidamente desde el inicio de sus operaciones (ver Gráfico 6). La empresa comenzó explicando el 4% del empleo total en la rama, pasando al 10% en 2003, 14% en 2013, 17% en 2015 y finalizando en 2019 con el 23% del trabajo en el sector terminal. Particularmente, el crecimiento del empleo en Toyota se dio de forma contracíclica con el movimiento del sector en su totalidad, ya que este cayó sostenidamente a partir de 2013, con la recesión de Brasil, mientras que Toyota aumentó su número de trabajadores durante dicho período.

¹² Hasta 2018 ADEFA consideró a la Toyota SW4 como un vehículo utilitario. En términos de homologación e impositivos, la SW4 siempre fue un vehículo de pasajeros y ADEFA corrigió este error recién en 2018. En el Gráfico 5 y 1 del Anexo el autor corrigió este dato también para el año 2017, pero para los años previos no puede realizarse la corrección por falta de precisiones sobre los modelos producidos, por lo tanto, forma parte de la producción de utilitarios de Toyota Argentina incluida en ambos gráficos, tal como lo contabilizó ADEFA.

Gráfico 6: Empleo en el sector terminal de la industria automotriz de Argentina, 1997-2019 (en promedios anuales)



Fuente: Elaboración propia en base a OEDE (<https://www.argentina.gob.ar/trabajo/estadisticas/empleo-y-dinamica-empresarial/estadisticas-e-indicadores>), *Revista Mercado* distintos años (<https://mercado.com.ar/tag/ranking/>) y balance TASA (2017).

De forma similar se puede subrayar la trayectoria de la firma japonesa observando el valor de lo producido en el período, es decir, teniendo en cuenta el número de vehículos producidos y los precios de éstos.¹³ Entre 2002 y 2019 Toyota acumuló una producción de USD55.263 millones, un valor considerablemente superior al alcanzado por la firma ubicada en el segundo lugar, Volkswagen,¹⁴ que lo hizo por USD40.401 millones (ver Gráfico 7). A su vez, este recorrido se denota en el pronunciado ascenso en la cúpula económica argentina a partir de un aumento creciente de la proporción de las ventas de Toyota sobre las ventas de las 200 empresas más grandes de Argentina (ver Gráfico 8). En este aspecto, Toyota lidera a las terminales automotrices a partir de 2017. A su vez, ello se refleja en el vertiginoso ascenso de la firma en dicho ranking,¹⁵ en el cual comenzó en el puesto 104 con el inicio de sus operaciones en 1997 y llegó a ser la tercera empresa más grande de la Argentina en 2019,

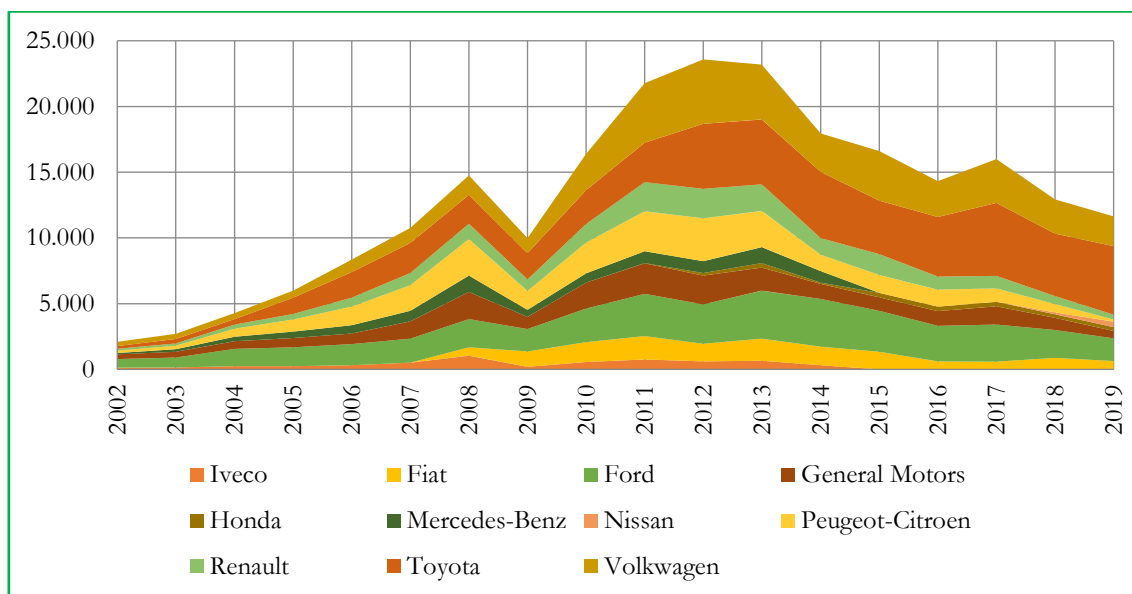
¹³ El valor de vehículos producidos se estima a partir de calcular el precio en pesos de cada modelo producido por cada terminal en cada año según la guía oficial de precios de ACARA (consultada a partir de web.archive.org) ajustado por el promedio anual del tipo de cambio del dólar estadounidense del BCRA sumado a las exportaciones de autopartes de cada terminal automotriz argentina. Para ampliar, consultar nota b del Anexo Metodológico.

¹⁴ Se tiene en cuenta la producción de cajas de cambio de Volkswagen en base a la suma de las exportaciones de éstas a lo producido en vehículos.

¹⁵ Se trata del ranking de la *Revista Mercado* que conforma una base de las 200 empresas más grandes del país de acuerdo con sus respectivas ventas anuales (no se incluyen firmas del sector agropecuario, salvo las abocadas a la comercialización de granos).

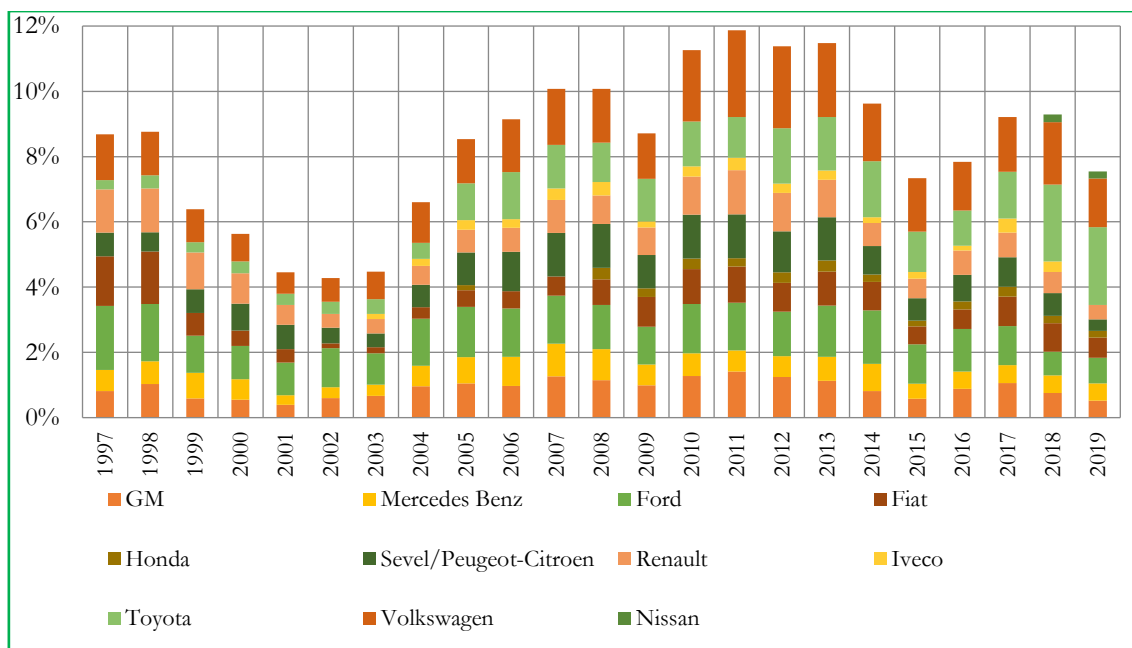
ubicándose debajo de las estatales Yacimientos Petrolíferos Argentina (YPF) y Banco Nación Argentina (BNA) (ver Cuadro 2). De forma similar, en 2019 llegó a explicar el 31% de las ventas de todas las terminales automotrices y el 2,4% del total de las 200 empresas más grandes de Argentina (ver Gráfico 8).

Gráfico 7: Valor de vehículos producidos por terminal automotriz, 2002-2019 (en millones de dólares corrientes)



Fuente: Elaboración propia en base a BCRA (<https://www.bcra.gob.ar/PublicacionesEstadisticas/>) y ADEFA (2020), ACARA (2020).

Gráfico 8: Porcentaje de ventas de las terminales automotrices sobre las ventas de las 200 empresas más grandes de Argentina, 1997-2019 (en porcentajes)



Fuente: Elaboración propia en base a Revista Mercado distintos años (<https://mercado.com.ar/tag/ranking/>)

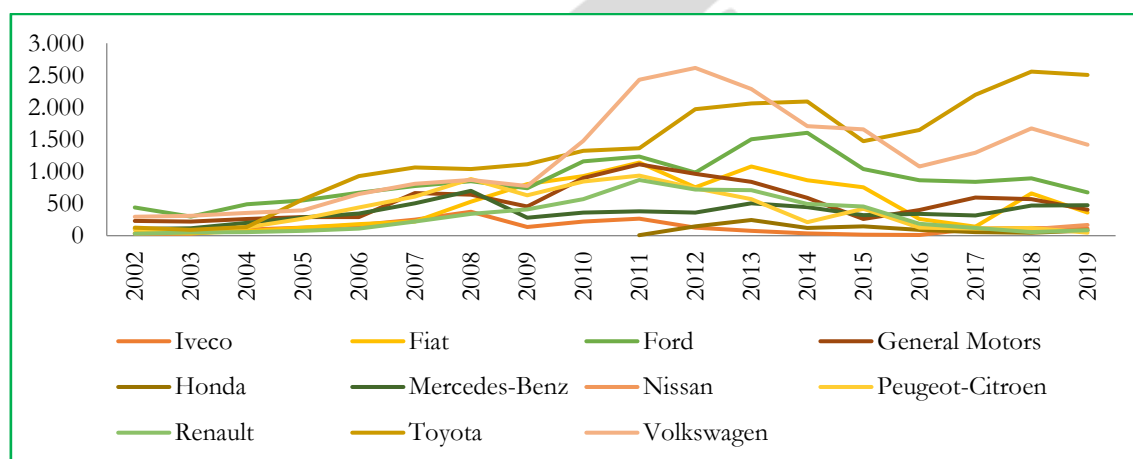
Cuadro 2: Posición de Toyota en el ranking de las 200 empresas más grandes de Argentina, años seleccionados

Año	Posición en el ranking
1997	104
2000	81
2005	16
2010	17
2015	17
2019	3

Fuente: *Revista Mercado* distintos años (<https://mercado.com.ar/tag/ranking/>).

Otro de los aspectos salientes de la trayectoria de Toyota es el referido al comercio exterior. Al respecto, la empresa fue la que más exportaciones produjo entre 2002 y 2019 llegando a colocar productos en el extranjero por USD24.252 millones (ver Gráfico 9). En segundo lugar, se encuentra Volkswagen que alcanzó USD22.094 millones y, en tercer lugar, Ford con USD15.680 millones. El resto de las terminales automotrices explican montos significativamente menores en exportaciones. En cuanto a la diversificación de sus mercados exportables a partir del índice de Herfindahl e Hirschman (IHH) en el Cuadro 1, Toyota no aparece como la empresa con mayor diversificación de destinos ya que entre los años 2009 y 2015 sus exportaciones estuvieron fuertemente concentradas en Brasil.¹⁶ Sin embargo, en los últimos años generó nuevos destinos de exportación fuera del Mercosur tales como Perú, Colombia y Chile, respectivamente, diversificando en gran medida sus mercados.

Gráfico 9: Exportaciones de terminales automotrices, 2002-2019 (en millones de dólares FOB)



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC (<https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-2-124>) y Softrade (<https://softrade.info/>).

¹⁶ El IHH es una medida que tiene la propiedad de ponderar el peso de cada producto y país en el total del comercio, de modo que informa sobre la concentración económica de un mercado (Hirschman, 1964). Esto se identifica al tomar el cuadrado de las participaciones de cada país. Un índice elevado expresa un mercado muy concentrado y uno bajo uno diversificado. Para ampliar dicha metodología, ver la nota a del Anexo Metodológico.

**Cuadro 3: Índice IHH de concentración de destinos de exportación por terminal
automotriz, 2002-2019**

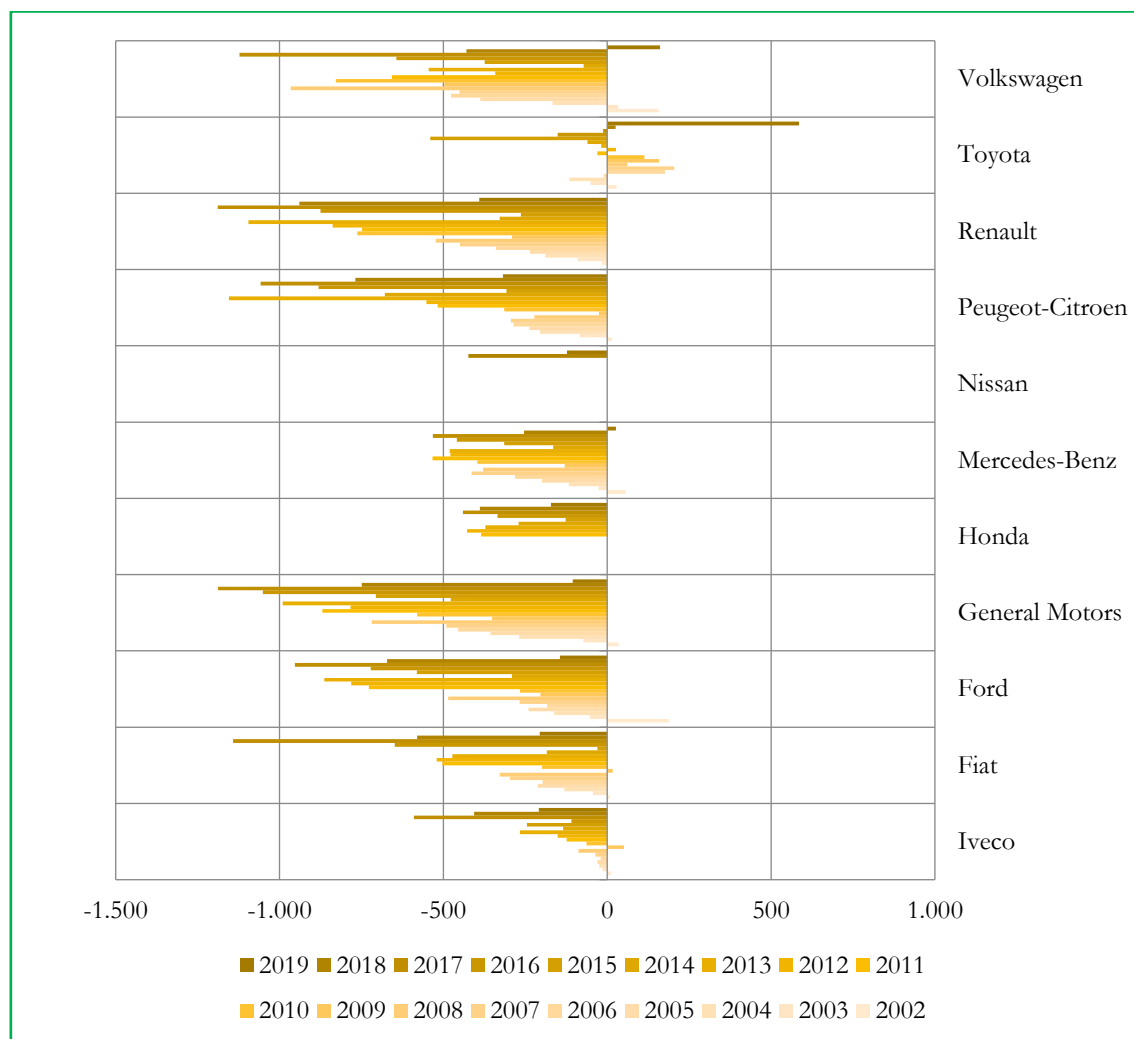
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
IVECO	8.153	6.159	3.957	3.930	5.509	3.882	4.688	3.547	4.891	4.756	4.678	4.367	4.120	3.455	4.992	7.092	7.639	8.451
FIAT	6.986	6.950	6.414	4.347	5.100	6.565	7.360	9.472	9.292	9.612	9.093	9.637	8.842	3.484	8.730	9.701	9.765	9.569
FORD	5.867	4.966	4.531	3.619	3.584	3.907	5.014	6.038	6.243	6.778	6.805	6.243	6.377	5.400	4.739	4.881	5.394	4.864
GENERAL MOTORS	3.485	3.844	4.331	3.064	3.854	6.794	8.752	9.128	9.006	8.803	9.579	9.621	9.908	9.773	9.837	9.715	9.772	9.670
HONDA										9.787	9.913	9.701	9.550	9.129	9.216	8.607	8.179	9.508
MERCEDES BENZ	2.879	2.025	1.501	1.388	1.417	1.059	1.102	3.101	2.717	3.984	6.187	6.559	7.527	5.049	4.340	5.178	5.186	7.702
NISSAN																	8.402	9.176
PEUGEOT CITROEN	4.760	2.647	2.760	2.737	3.879	4.495	4.799	7.939	8.423	8.243	8.498	9.382	9.355	3.255	8.325	7.852	7.861	6.085
RENAULT	5.406	3.338	2.201	2.540	2.203	3.751	5.304	6.454	6.472	6.721	7.564	7.430	6.776	5.230	5.180	4.014	3.660	2.833
SCANIA	4.869	5.257	9.367	9.715	9.050	8.827	9.165	9.426	9.630	9.491	9.165	9.686	9.261	6.308	6.738	7.548	8.428	7.653
TOYOTA	8.360	5.356	3.730	3.384	3.625	3.809	5.891	7.736	7.653	8.448	6.260	7.361	7.541	7.517	6.593	3.653	3.494	3.610
VOLKSWAGEN	3.587	3.569	2.724	2.592	3.128	3.532	4.292	6.672	3.682	6.580	3.441	3.357	3.086	1.982	1.702	2.529	3.040	3.751

Fuente: Elaboración propia en base a datos de INDEC (<https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-2-124>) y Softrade (<https://softrade.info/>).

Sin embargo, el rasgo más importante en el cual se destaca Toyota es su saldo comercial en comparación con el resto de las terminales automotrices (ver Gráfico 10). En efecto, la firma es la única que obtuvo un resultado superavitario en la diferencia entre sus exportaciones e importaciones entre 2002 y 2019 el cual alcanzó USD390 millones. El resto de las terminales obtuvieron resultados deficitarios que en su conjunto significaron

USD59.690 millones, alrededor del 70% del déficit total del complejo automotor en dicho período. Este aspecto saliente se destaca aún más debido a la importancia macroeconómica que tiene para Argentina la disponibilidad de divisas dados sus crónicos problemas de restricción externa (Braun y Joy, 1968; Schorr y Wainer, 2014; Thirlwall, 1979).

Gráfico 10: Saldo comercial externo por terminal automotriz, 2002-2019 (en millones de dólares) *



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC (<https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-2-124>) y Softrade (<https://softrade.info/>).

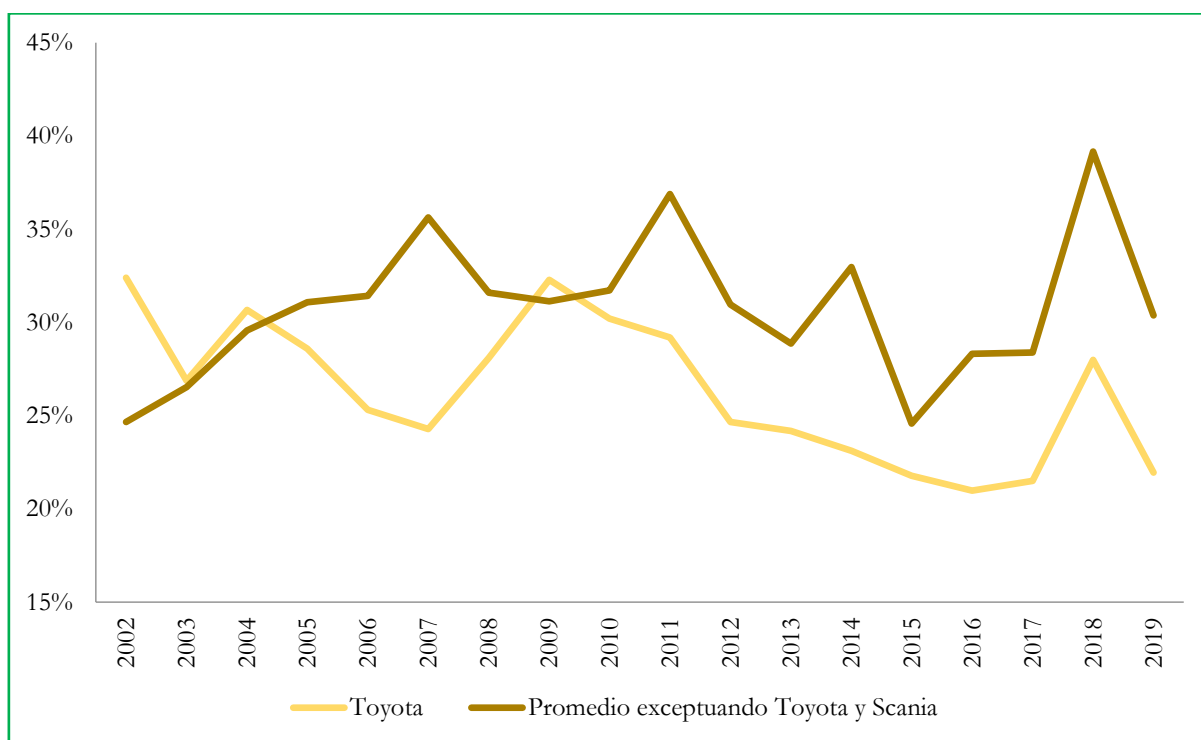
* Dólares FOB para exportaciones y dólares CIF para importaciones.

Estos resultados se explican, en parte, por el alto contenido local de los vehículos de Toyota. A partir de la medición de las importaciones de autopartes sobre el valor de los vehículos producidos se denota que Toyota utilizó en promedio un 26% de importaciones de autopartes en sus vehículos mientras que el resto de las terminales lo hicieron en 31%¹⁷

¹⁷ La estimación de contenido importado se realiza a partir de las importaciones de partes y piezas de cada terminal según la clasificación de posiciones arancelarias hecha por Gárriz y Panigo (2014) sobre el valor en pesos de cada modelo producido por cada terminal en julio de cada año según la guía oficial de precios de

(ver Gráfico 11). Las dos terminales que se colocaron por debajo de Toyota fueron Ford con un promedio de 23% de importaciones sobre el valor de la producción y Volkswagen con 25%. Estos resultados se combinan con las coincidencias entre estas empresas de ser las que más destinan su producción a la exportación y en ser las tres principales productoras de *pick ups* en el país. Sin embargo, los resultados de saldo comercial entre ellas (USD390 millones Toyota, USD7.408 millones Ford y USD7.605 millones Volkswagen) remarcen la singularidad del caso de Toyota, incluso frente a estas terminales en Argentina. En parte, este sobresaliente resultado comercial de Toyota se explica por menores importaciones de vehículos de pasajeros al mercado argentino en comparación con la mayoría del resto de las terminales como Volkswagen, Ford, General Motors, Renault, Fiat y Peugeot-Citroen, respectivamente (ver Gráfico 3 del Anexo Estadístico).

Gráfico 11: Contenido importado de los vehículos en Toyota y promedio del resto de las terminales de Argentina, 2002-2019 (en porcentajes)



Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA (2020), ACARA (2020), BCRA (<https://www.bcr.gov.ar/PublicacionesEstadisticas/>), INDEC (<https://www.indec.gov.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-2-124>) y Softrade (<https://softrade.info/>).

De este modo, a partir de la comparación del desempeño de cada una de las terminales automotrices se destaca el caso de Toyota Argentina en base a sus positivos logros. Este éxito sobresale, a su vez, teniendo en cuenta los problemas estructurales del complejo automotor vinculados a su déficit comercial y el alto uso de autopartes importadas y la re-

ACARA ajustado por el promedio anual del tipo de cambio del dólar estadounidense del BCRA sumado a las exportaciones de autopartes de cada terminal automotriz argentina. Para ampliar consultar nota c del Anexo Metodológico.

tracción de la industria entre 2016 y 2019. Este recorrido pudo evidenciarse en los niveles productivos de la firma, la contratación de trabajadores, sus ventas, su posición en la cúpula económica argentina y, sobre todo, sus resultados comerciales a partir de sus exportaciones, alto contenido local de sus vehículos y sus superavitarios saldos comerciales. En la única dimensión que no se halla un resultado superior al resto es en la diversificación de sus mercados de exportación, aunque se observa una ampliación de estos destinos en los últimos años del período bajo estudio.

Reflexiones finales

A lo largo de este trabajo se reconstruyó la trayectoria de la industria automotriz argentina durante las últimas décadas, haciendo énfasis en sus características generales y sus problemas estructurales. Al respecto, se señalaron los dilemas que enfrenta el sector en países *periféricos* bajo la articulación de cadenas globales de valor y las particularidades del caso argentino, fuertemente vinculadas al déficit comercial del complejo. En ese marco, y a partir del estudio del desempeño de cada terminal automotriz radicada en el país, el caso de Toyota emerge como una excepción al recorrido general del sector, siendo la empresa que más exportaciones generó, la única que registró un superávit comercial en el período y una de las que mayor contenido local incorporó en sus vehículos.

El análisis de los factores que posibilitaron esta trayectoria empresarial supera los límites de este trabajo, sin embargo, se puede vislumbrar que la especialización productiva en pocos modelos de vehículos, el establecimiento de plataformas exclusivas a nivel regional, la exportación de la mayor parte de la producción, la fabricación a gran escala y la mayor incorporación de proveedores locales son elementos importantes en este recorrido. El examen en profundidad de estas causas deberá abordarse en nuevas investigaciones.

Por otro lado, este desempeño de Toyota Argentina parece haber impulsado la especialización argentina en *pick ups* medianas en el marco de una redefinición del perfil productivo en vehículos comerciales livianos que las multinacionales automotrices asignan a los países de América Latina. Así, las otras dos principales firmas productoras de *pick ups* del país, Ford y Volkswagen, también obtuvieron resultados positivos en base a sus niveles de exportaciones e incorporación de contenido local, pero la alta importación de vehículos de pasajeros las convirtió en empresas altamente deficitarias en términos totales.

De esta forma, se espera que el análisis realizado sobre la trayectoria de Toyota Argentina haya contribuido en dos direcciones. Por un lado, pretende brindar un aporte al estudio de las estrategias empresariales de las firmas multinacionales de la industria automotriz. En relación a ello, se destaca que existen numerosos trabajos que estudian el recorrido Toyota a nivel internacional pero los casos latinoamericanos, y argentino en particular, se encuentran aún sub-explorados en la bibliografía. Además, el examen comparado de cada terminal automotriz a partir de nuevas metodologías y bases de datos arroja resultados originales que no habían sido examinados por la literatura especializada previamente.

Por otro lado, dados los problemas económicos y sociales que atraviesa el país, el trabajo realizado espera contribuir al desarrollo de sus fuerzas productivas. La fase actual del capitalismo mundial impone fuertes restricciones a los países periféricos y a sus proyectos de desarrollo económico, reduciendo cada vez más los senderos orientados a cambiar la posición de

estas naciones en el escenario internacional. En lo que respecta a la industria automotriz, todo indica que el control de la cadena seguirá en manos de un pequeño grupo de empresas extranjeras, por lo tanto, encontrar la mejor forma de articulación parece ser una tarea inevitable. Por ese motivo, entender el comportamiento, la trayectoria y los impactos de las distintas firmas pretende aportar a la construcción de una industria automotriz más próspera y sustentable.

Referencias

- Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina. (2020). *Estadísticas*. [Dataset]. Recuperado el 29 de mayo de 2023.
- Acuerdo de Alcance Parcial de Complementación Económica (AAP.CE) N° 58, de 30 de noviembre del 2005, entre el Mercosur y Perú. ALADI.
- Acuerdo de Alcance Parcial de Complementación Económica (AAP.CE) N° 59, de 18 de octubre de 2004, entre el Mercosur y la Comunidad Andina (CAN). ALADI.
- Acuerdo de Complementación Económica (ACE) N° 55, 7 de septiembre de 2002, entre México y el Mercosur. ALADI.
- Acuerdo de Complementación Económica (ACE) N° 14, de 20 de diciembre de 1990, entre la República de Argentina y la República Federativa de Brasil. ALADI.
- ADEFA. (2010). *Historia de la Industria Automotriz en la Argentina*. Maorisa.
- ADEFA. (2020). *Anuario estadístico 2019*. <https://adefa.org.ar/es/estadisticas-anuarios>
- AFAC. (2020). *Informe de Comercio Exterior 2019*. <http://www.afac.org.ar/#>
- AMIA. (2020). *Estadísticas*. [Dataset]. Recuperado el 29 de mayo de 2023. <https://www.amia.com.mx/vehiculosligeros/>
- ANFAVEA. (2020). *Anuário 2019*. <https://anfavea.com.br/site/anuarios/>
- Autopartistas prevén nueva ola de inversiones (2006, mayo 3). *El Cronista*.
- Azpiazu, D., Basualdo, E. y Schorr, M. (2001). *La industria argentina durante los años noventa: Profundización y consolidación de los rasgos centrales de la dinámica sectorial post-sustitutiva*. FLACSO, Documento de Trabajo 63.
- Balance Toyota Argentina Sociedad Anónima (26 de junio de 2017). República Argentina.
- Barletta, F., Katashi, R. y Yoguel, G. (2013). La trama automotriz argentina: Dinámica reciente, capacidades tecnológicas y conducta innovativa. En G. Stumpo y D. Rivas, D. (Comps.), *La industria argentina frente a los nuevos desafíos y oportunidades del siglo XXI* (pp. 159-190). CEPAL.
- BCRA. *Publicaciones Estadísticas*. [Dataset]. Recuperado el 29 de mayo de 2023. <https://www.bcra.gob.ar/PublicacionesEstadisticas/>
- Braun, O. y Joy, L. (1968). A Model of Economic Stagnation. A Case Study of the Argentine Economy. *The Economic Journal*, 78(312), 868-887.
- Burgos, M. (2017). *El nuevo modelo económico y sus consecuencias*. Ediciones del CCC.
- Cantarella, J. E., Katz, L. y de Guzmán, G. (2008). *La industria automotriz argentina: limitantes a la integración local de autocomponentes*. Instituto de Industria, Universidad Nacional de General Sarmiento. Documento de Trabajo 01/2008.
- Cantarella, J., Katz, L. y Monzón, N. (2017). Argentina: Factores que debilitan la integración de autopartes locales. En D. Panigo, A. Gárriz, P. Lavarello, y M. Schorr, M. (Eds.), *La encrucijada del autopartismo en América Latina* (pp. 243-296). UNDAV Ediciones.

- Centro de Estudios para el Desarrollo Argentino (2010). *La anatomía del nuevo patrón de crecimiento y la encrucijada actual: La economía argentina en el período 2002-2010*. Cara o Ceca.
- COMTRADE. [Dataset]. Recuperado el 29 de mayo de 2023. <https://comtradeplus.un.org/>
- Decisión 70/2000. Política Automotriz del Mercosur (PAM). 15 de diciembre de 2000.
- Diamand, M. (1973). *Doctrinas económicas, desarrollo e independencia*. Paidós.
- Dulcich, F., Otero, D. y Canzian, A. (2020). Trayectoria y situación actual de la cadena automotriz en Argentina y Mercosur. *Ciclos*, 27(54), 93-130.
- Etchemendy, S. (2001). Construir coaliciones reformistas: la política de las compensaciones en el camino argentino hacia la liberalización económica. *Desarrollo Económico*, 40(16), 675-707. <https://doi.org/10.2307/3456000>
- Gaggero, A., Gaggero, J. y Rúa, M. (2015). Principales características e impacto macroeconómico de la fuga de capitales en Argentina. *Problemas del Desarrollo*, 46(182), 67-90. <https://doi.org/10.1016/j.rpd.2015.06.002>
- Gárriz, A. y Panigo, D. (2016). El impacto de la Política Automotriz Común (PAC) sobre la industria autopartista de Argentina y Brasil. *Fundación Friedrich Ebert*, 25.
- Gereffi, G., Humphrey, J. y Sturgeon, T. (2005). The governance of global value chains. *Review of International Political Economy*, 12(1), 78-104. <https://doi.org/10.1080/09692290500049805>
- Gereffi, G., Humphrey, J., Kaplinsky, R. y Sturgeon, T. J. (2001). Introduction: globalisation, value chains and development. *IDS Bulletin*, 32(3), 1-8. <https://doi.org/10.1111/j.1759-5436.2001.mp32003001.x>
- Hirschman, A. O. (1964). The Paternity of an Index. *The American Economic Review*, 54(5), 761.
- INDEC. *Sistema de consulta de comercio exterior de bienes*. [Dataset]. Recuperado el 29 de mayo de 2023. <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-2-124>
- Kosacoff, B. y Porta, F. (1997). *La inversión extranjera directa en la industria manufacturera argentina: Tendencias y estrategias recientes*. CEPAL.
- Kulfas, M. (2016). *Los tres kirchnerismos. Una historia de la economía argentina 2003-2015*. Siglo XXI.
- Mordue, G. y Sweeney, B. (2020). Neither core nor periphery: The search for competitive advantage in the automotive semi-periphery. *Growth and Change*, 51(1), 34-57. <https://doi.org/10.1111/grow.12354>
- Morero, H. (2013). El proceso de internacionalización de la trama automotriz argentina. *H-industria Revista de historia de la industria y el desarrollo en América Latina*, 1(12). <https://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/531>
- Neffa, J. C. (2017). Modos de desarrollo, trabajo y empleo en la Argentina (2002-2017). *Revista Estado y Políticas Públicas*, 9, 93-119.
- Nochteff, H. (1999). La política económica en la Argentina de los noventa. Una mirada de conjunto. *Revista Época*, 1(1), 16-32.
- OEDE. *Estadísticas e indicadores*. [Dataset]. Recuperado el 29 de mayo de 2023. <https://www.argentina.gob.ar/trabajo/estadisticas/empleo-y-dinamica-empresarial/estadisticas-e-indicadores>
- Ortiz, R. y Schorr, M. (2007). La rearticulación del bloque de poder en la posconvertibilidad. *Papeles de Trabajo*, 1(2).

- Pavlínek, P. (2018). Global production networks, foreign direct investment, and supplier linkages in the integrated peripheries of the automotive industry. *Economic Geography*, 94(2), 141-165. <https://doi.org/10.1080/00130095.2017.1393313>
- Perez Almansi, B. (2022). The Argentine automotive chain since the convertibility crisis: An analysis of its evolution and principal problems (2002–2019). *CEPAL review*, 137, 193-214.
- Perez Almansi, B. (2021). La reconfiguración asimétrica de la industria automotriz argentina (1976-2001). *Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo*, 15(13), 91-118.
- Perez Almansi, B. (2020). *La política de comercio exterior en el sector automotor argentino. Un análisis sobre el poder empresarial de sus actores y su influencia en el Estado nacional (2002-2015)* [Tesis de Maestría], Universidad Nacional de San Martín. <https://ri.unsam.edu.ar/handle/123456789/1822>
- Perez Almansi, B. y Grasso, G. (2017). La industria un barco sin timón en los tiempos de cambio. En M. Burgos (Ed.), *El nuevo modelo económico y sus consecuencias*. Ediciones del CCC.
- Porta, F., Santarcángelo, J. y Schteingart, D. (2017). Cadenas Globales de Valor y Desarrollo Económico. *Desarrollo Económico*, 1, 21.
- Revista Mercado*. [Dataset]. Recuperado el 29 de mayo de 2023. <https://mercado.com.ar/tag/ranking/>
- Rugman, A. M. y Collinson, S. (2004). The regional nature of the world's automotive sector. *European Management Journal*, 22(5), 471-482. <https://doi.org/10.1016/j.emj.2004.09.006>
- Santarcángelo, J., Wydler, A. y Padín, J. M. (2019). Política económica y desempeño industrial. *Revista de Ciencias Sociales*, 35, 171-188.
- Schorr, M. y Wainer, A. (2014). La economía argentina en la posconvertibilidad: Problemas estructurales y restricción externa. *Realidad Económica*, 286, 137-174.
- Schvarzer, J. (1998). *Implantación de un modelo económico: La experiencia argentina entre 1975 y el 2000*. A-Z Editora.
- SOFTRADE. [Dataset]. Recuperado el 29 de mayo de 2023. <https://softrade.info/>
- Sturgeon, T. J., Memedovic, O., Biesebroeck, J. V. y Gereffi, G. (2009). Globalisation of the automotive industry: Main features and trends. *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, 2(1/2), 8-24. <https://doi.org/10.1504/IJTLID.2009.021954>
- Thirlwall, A. (1979). The Balance of payments constraint as an explanation of international growth rate differences. *PSL Quarterly Review*, 32(128). <https://doi.org/10.13133/2037-3643/12804>
- Villalon, R. (1999). *Proteccionismo y política industrial en la Argentina de los '90: La economía política de la reconversión del sector automotriz* [Tesis de Licenciatura], Universidad Torcuato Di Tella.
- Wainer, A. y Belloni, P. (2017). *La solución de Cambiemos al estrangulamiento externo El remedio, peor que la enfermedad*. Fundación Friedrich Ebert, Documento de Trabajo 18.

Anexo Metodológico

a- Índice de Herfindahl e Hirschman

El Índice de Herfindahl o Índice de Herfindahl e Hirschman (IHH) es una medida que informa sobre la concentración económica de un mercado (Hirschman, 1964). El índice se calcula elevando al cuadrado la cuota de mercado que cada país posee (en este caso) y sumando esas cantidades. El resultado máximo es 10.000, cuando un solo país opera en el mercado con una concentración total del mercado; por otro lado, el valor del índice se reduce conforme las cuotas de mercado se distribuyen en forma más equitativa y cuando hay más países participantes. Es decir, el índice H es la suma de los cuadrados del porcentaje de mercado de cada uno de los N países que lo componen. El cálculo se puede expresar de la siguiente manera:

$$H = \sum_{i=1}^N s_i^2$$

b- Valor de vehículos producidos por terminal automotrices

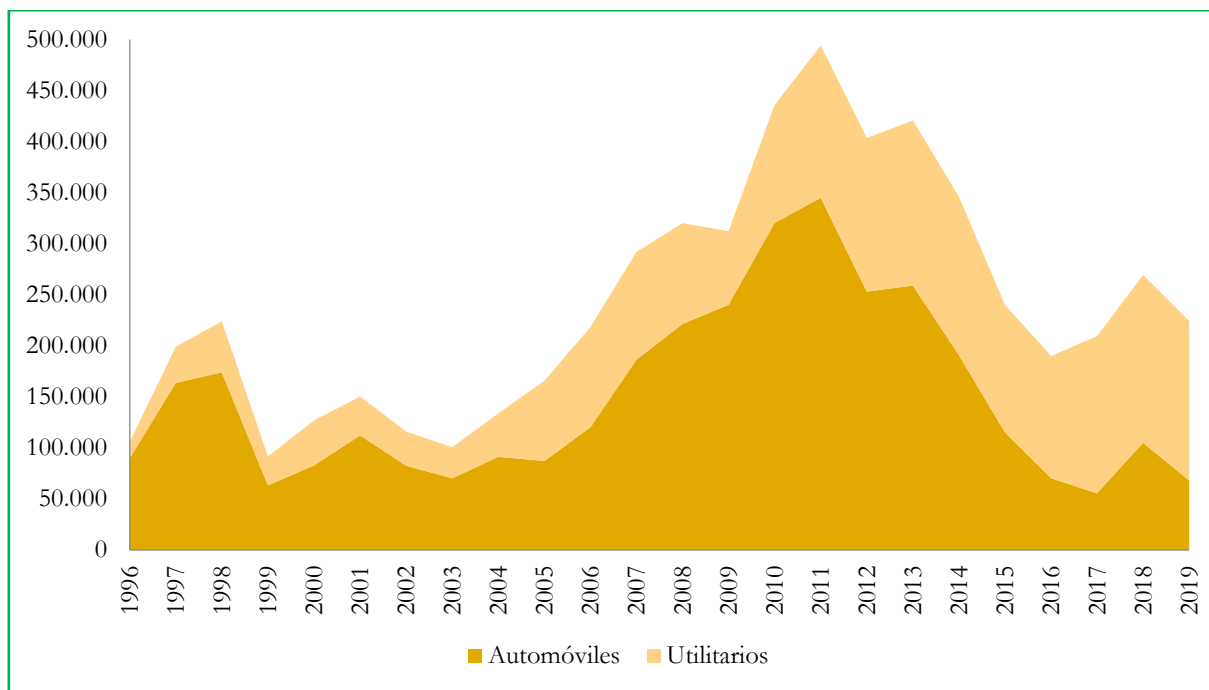
El valor de venta de vehículo producido localmente por cada terminal automotriz se calcula a partir del valor en pesos de cada modelo producido por cada terminal en julio de cada año según la guía oficial de precios de ACARA (consultada a partir de web.archive.org), ajustado por el promedio anual del tipo de cambio promedio mensual del dólar estadounidense del BCRA. A este resultado se suman las exportaciones de autopartes de todas las terminales automotrices, ya que dos de ellas, Fiat y Volkswagen, producen cajas de cambio también en sus plantas que destinan a mercados de exportación.

c- Contenido importado de los vehículos nacionales

La estimación de contenido importado se realiza a partir de las importaciones de partes y piezas en dólares de cada terminal según la clasificación de posiciones arancelarias realizada por Gárriz y Panigo (2014). Dichos valores se estimaron sobre el valor en pesos de cada modelo producido por cada terminal en julio de cada año según la guía oficial de precios de ACARA (consultada a partir de web.archive.org), ajustado por el promedio anual del tipo de cambio del dólar estadounidense del BCRA, sumado a las exportaciones de autopartes de cada terminal automotriz argentina.

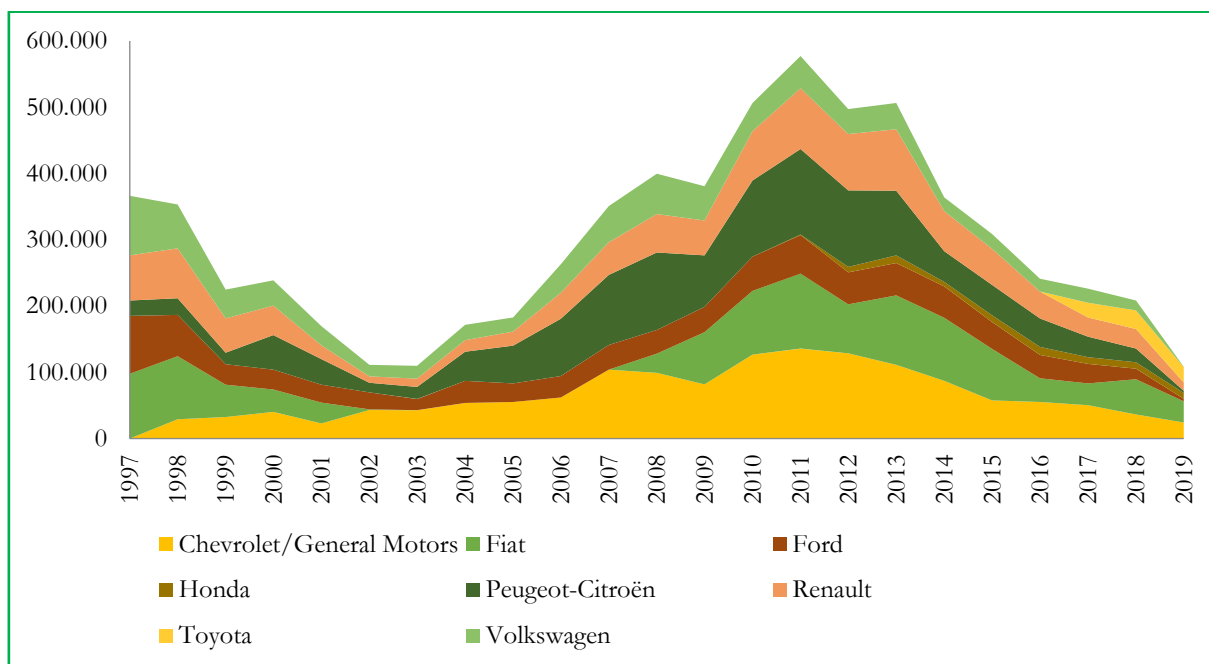
Anexo estadístico

Gráfico 1: Exportaciones de vehículos de pasajeros y utilitarios de Argentina 1996-2019 (en unidades)



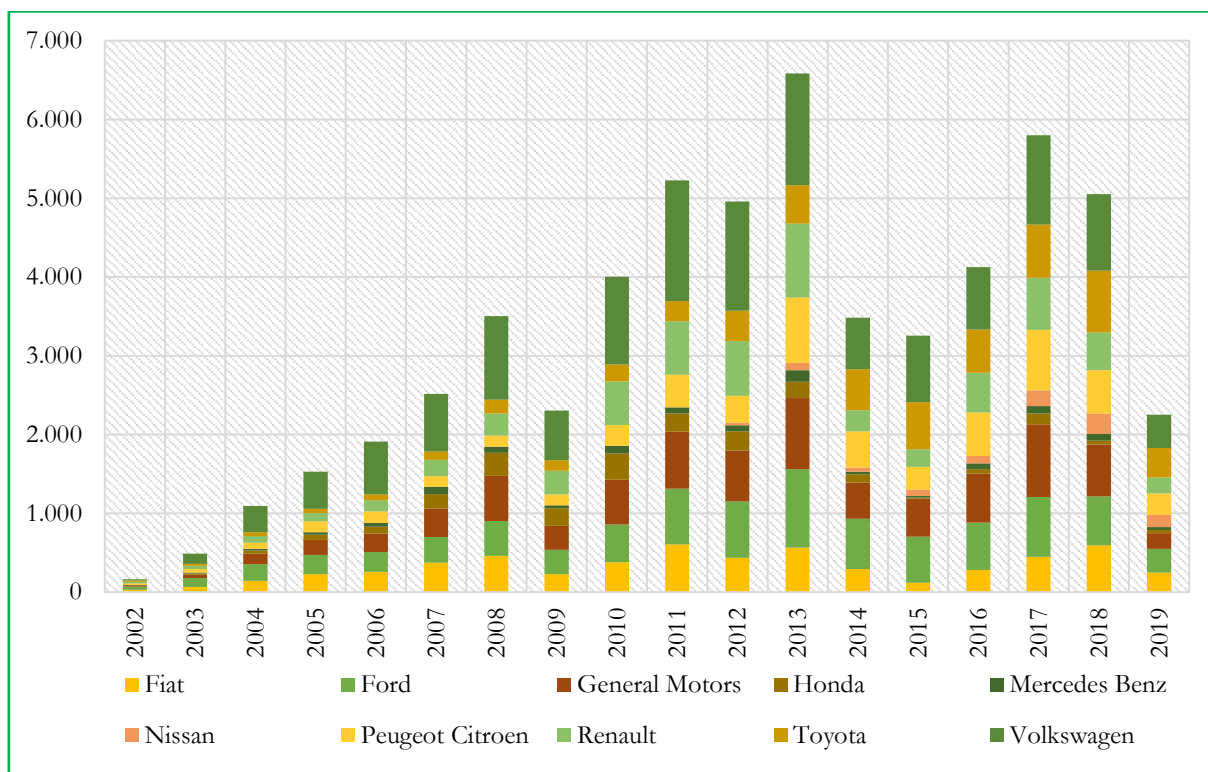
Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA (2020).

Gráfico 2: Producción de automóviles por empresas en Argentina 1997-2019 (en unidades)



Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA (2020)

Gráfico 3: Importaciones de vehículos de pasajeros por terminal automotriz, 2002-2019 (en millones de dólares CIF)



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC (<https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-2-124>) y Softrade (<https://softrade.info/>).