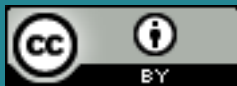




Revista Asia América Latina

ISSN 2524-9347

Grupo de Estudios sobre Asia y América Latina
Instituto de Estudios de América Latina y el Caribe
Universidad de Buenos Aires



Mercosur y comercio autopartista ante los nuevos jugadores asiáticos
poscrisis 2008-2009

BRUNO PEREZ ALMANSI y DOLORES GARCÍA

MERCOSUR Y COMERCIO AUTOPARTISTA ANTE LOS NUEVOS JUGADORES ASIÁTICOS POSCRISIS 2008-2009

MERCOSUR AND AUTOMOTIVE TRADE IN THE FACE OF NEW ASIAN PLAYERS AFTER THE 2008-2009 CRISIS

Asia
América
Latina

25

Mg. Bruno Perez Almansí 

CONICET-Universidad Nacional de San Martín

bperezalmansi@unsam.edu.ar

Lic. Dolores García 

Universidad de Buenos Aires

dolooretags@gmail.com

Fecha de recepción:

Fecha de aceptación:

RESUMEN: El complejo automotriz-autopartista tiene un peso importante en la estructura económica argentina y brasileña y ha sido objeto de estudio de gran parte de la literatura especializada. El presente artículo analiza la evolución reciente del comercio exterior de los principales grupos de autopartes, concentrándose en las variaciones de las importaciones. En este sentido, se examina la evolución de las importaciones del Mercosur y de un grupo representativo de países asiáticos: China, Corea del Sur, Japón y Tailandia, durante el período 2010-2019. El trabajo muestra que a pesar de la centralidad del complejo automotriz-autopartista en el proceso de integración Argentina-Brasil, la participación asiática en las importaciones de autopartes creció en forma sostenida, especialmente en algunas subpartidas. En particular, China y Tailandia fueron los socios asiáticos que más crecieron como proveedores autopartistas en la región. Esto se explica por la creciente inserción de estos países en la cadena global de valor automotriz, sobre todo después de la crisis económica internacional de 2008-2009.

PALABRAS CLAVE: Industria automotriz, Cadenas Globales de Valor, Mercosur, Asia

ABSTRACT: The automotive industry has a significant weight in the Argentinian and Brazilian economic structure and has been a relevant subject of the specialized literature. This article aims to analyze the recent evolution of foreign trade among the main auto parts groups, with a focus on changes in imports. Thus, this work studies the evolution of imports in the 2010-2019 period from Mercosur and a representative group of Asian countries: China, South Korea, Japan and Thailand. The paper reveals that despite the centrality of the automotive complex in the Argentina-Brazil integration process, the Asian participation in imports of auto parts has grown steadily, especially in some subheadings. In particular, China and Thailand were the Asian partners that grew the most as auto parts suppliers in the region, which is explained by the growing insertion of these countries in automotive global value chains, especially after the international economic crisis of 2008-2009.

KEYWORDS: Automotive industry, Global Value Chains, Mercosur, Asia

Introducción

La trayectoria reciente del complejo automotriz-autopartista en Argentina sigue los cambios en la organización internacional de la producción y de la comercialización. Estos cambios se consolidaron en la década del noventa, con la formación de cadenas regionales y globales de valor que implicaron una mayor concentración e internacionalización del complejo (Sturgeon et al., 2008; Sturgeon et al., 2009).

La reorganización estuvo liderada por empresas transnacionales que compiten con estrategias globales de reducción de costos, diferenciación de productos y búsqueda de eficiencia, e impactaron notablemente en las estrategias productivas locales.

Como resultado, se produjo un creciente déficit en la balanza comercial autopartista argentina que genera un grave problema macroeconómico en una economía con una marcada restricción externa (Panigo et al., 2017; Perez Almansi, 2021).

Este artículo analiza la evolución reciente del comercio exterior de los principales grupos de autopartes, con foco en el comportamiento de las importaciones. Por un lado, se examina la trayectoria reciente de las importaciones, tanto argentinas como brasileñas, y el resultado comercial de las grandes categorías de la industria autopartista en la última década, según origen de las importaciones. Por otra parte, se estudia la participación del

mercado asiático en la provisión de autopartes a partir de la evolución del comercio bilateral con un grupo representativo de países asiáticos: China, Corea del Sur, Japón y Tailandia.

La hipótesis principal sostiene que, a pesar de la centralidad del complejo automotriz en el proceso de integración con Brasil y de los múltiples acuerdos comerciales existentes, la participación asiática en las importaciones de autopartes ha crecido en forma sostenida, especialmente en algunas subpartidas, y esto afectará la integración bilateral al provocar un «ahucamiento» comercial entre los principales socios del Mercosur.

La primera parte de este trabajo describe la inserción argentina en la cadena global de valor automotriz. La segunda y tercera parte analizan el intercambio bilateral entre la Argentina y Brasil *vis a vis* la relación comercial de ambos países con los socios asiáticos seleccionados. Así, se evalúa la evolución de la balanza comercial, con eje en las importaciones autopartistas de la última década, en función de la variación de la participación de los países seleccionados en la provisión de autopartes.

El propósito es observar las transformaciones recientes en el comercio exterior y cómo esto impacta sobre la integración regional, a fin de comprobar la hipótesis de ahucamiento comercial entre Argentina y Brasil.

En cuanto al análisis cuantitativo, se analizan las importaciones y exportaciones, entre Argentina y Brasil y el intercambio con China, Corea, Japón y Tailandia, para el período 2010-2019, de las siguientes categorías de autopartes: *partes y accesorios de vehículos; carrocería, sistemas de transmisión y sus partes; motores, periféricos y piezas de motor; sistemas eléctricos y electrónicos; partes varias; remolques, semirremolques y sus partes; ruedas, llantas y neumáticos.*

El análisis sigue la metodología diseñada por Ana Gárriz *et al.* (2014), en los agrupamientos de posiciones arancelarias de autopartes. Se describe la evolución de las importaciones y los saldos comerciales, por categorías y por las subpartidas más relevantes.

Composición de la Cadena Automotriz-autopartista en la Argentina

La cadena automotriz argentina está compuesta por el sector autopartista, el sector terminal y las concesionarias comerciales que proveen al mercado. En las etapas de producción de vehículos automotores se consideran la fundición, prensas (elaboración de placas de metal), estructura o carrocería, pintura, ensambles y montaje, control de calidad y comercialización.

Por el lado de la industria autopartista, se incluye la fabricación de partes, piezas, subconjuntos y conjuntos para vehículos automotores, tales como cajas de engranajes, ejes, aros de ruedas, amortiguadores, radiadores, bombas, tubos de escape, catalizadores, embragues, volantes, columnas y cajas

de dirección, asientos, cinturones de seguridad, airbags, puertas, entre otros. También participan industrias conexas vinculadas a la producción de cubiertas y cámaras, vidrio (parabrisas, ventanas, etcétera), equipos y dispositivos eléctricos (baterías, bobinas de encendido, bujías, circuitos para los sistemas de luces, radio, etcétera), cables e insumos textiles, entre otros.

El segmento autopartista, es mucho más heterogéneo que el de terminales y con fuertes asimetrías en cuanto a la incorporación tecnológica, entre las diferentes empresas. Coexisten fabricantes nacionales con filiales de empresas transnacionales, las empresas nacionales producen mayoritariamente partes y piezas mientras que las extranjeras se concentran en la producción de subconjuntos y conjuntos (como motores, cajas de cambio, ejes con diferencial, sistemas de climatización, etcétera).

Estas últimas son proveedores globales que abastecen a las terminales ensambladoras y se localizan próximas a ellas (constituyen el denominado primer anillo). También son empresas más sofisticadas en términos tecnológicos, reciben los requerimientos de las terminales y aportan soluciones del tipo *black box* utilizando diseños y tecnología propia.

Los proveedores del primer anillo (también denominados sistemitas), abastecen en forma directa a las terminales; son empresas que desarrollan innovaciones y diseños propios, algunas son proveedoras globales. Las firmas del segundo anillo trabajan sobre diseños provistos por las terminales o los proveedores globales.

No obstante, cuentan con habilidades tecnológicas, certifican calidad (normas ISO, entre otras), tratan de adaptarse al mercado flexible y, en algunos casos determinados, exportan. Los proveedores del tercer anillo proveen productos básicos, más estandarizados, que requieren menor sofisticación tecnológica y es un eslabón más competitivo de la cadena.

Más allá de esta clasificación de los proveedores de autopartes, el mercado no es tan rígido y algunas empresas pueden ser proveedoras de diferentes anillos de acuerdo con el cliente mientras otras también participan del mercado de reposición, en forma directa o a través de la terminal y su red de concesionarios.

El mercado de reposición es importante y en la cadena automotriz está muy desarrollado, compiten vía precio, no demandan habilidades de diseño, pero sí capacidades de producción y de adaptación tecnológica.

En la Argentina, se encuentran radicadas diez plantas terminales instaladas en forma estratégica por su cercanía a puertos, conexión con Mercosur y en lugares con menores conflictos urbanos y sindicales. Seis se localizan en el área metropolitana de Buenos Aires, una en el gran Rosario y el resto en el gran Córdoba. El sector autopartista se compone de unas cuatrocientas empresas, de todos los anillos, incluidas subsidiarias de autopartistas globales. Sin embargo, menos de la mitad son proveedores

directos de autopartes para las terminales y el resto se enfocan en el mercado de reposición. Las principales empresas autopartistas radicadas en Argentina son Mirgor, Scania, SKF, Gestamp, Robert Bosch, FPT Industrial, Denso Manufacturing, Pabsa-Magna Seating, Valeo y Faurecia. Asimismo, los principales productos fabricados son sistemas de climatización, componentes de transmisión, componentes metálicos, motores, asientos, autorradios y paneles electrónicos, mazos de cables, amortiguadores, sistemas de escape, cristales y parabrisas, entre otros.

Las transformaciones y las nuevas estrategias globales de organización industrial, como la modularización de la producción, implicaron para la Argentina el cierre de muchas empresas de autopartes o su traslado a Brasil, con grandes pérdidas de capacidades productivas para el país (Morero, 2013).

Asimismo, en los últimos años se observa no solo el aumento de la participación de autopartes importadas en la producción automotriz, sino también la emergencia de nuevos actores. Entre ellos se destacan las empresas de origen asiático.

Análisis del comercio exterior de autopartes en el período 2010-2019

Los cambios productivos y comerciales de las últimas décadas en la industria automotriz argentina han generado un proceso en el que, a medida que aumenta la producción de vehículos en el país, si bien crece el empleo y las exportaciones, también se incrementan las importaciones de autopartes. En esta sección se analiza qué ocurrió con las importaciones de autopartes en el período 2010-2019, cuando la producción de vehículos desde 2011 no dejó de caer.

Argentina es el segundo productor de vehículos del Mercosur detrás de Brasil y alcanzó un récord histórico de producción de más de ochocientas mil unidades en el 2011. Sin embargo, a partir de ese año la producción descendió constantemente, superando las trescientas mil unidades producidas en 2019, la menor cifra de toda la década, y un 62 % por debajo del récord histórico de 2011 (Perez Almansi, 2022a).

Las importaciones autopartistas no solo se redujeron mucho más lentamente en el mismo período, con una variación entre 2012 y 2019 del 42 %, sino que además su participación en el total de la producción aumentó en gran medida. Gárriz et al. (2014), en su trabajo sobre el desarrollo de la industria automotriz demostraron las dificultades para incrementar la producción de vehículos sin aumentar la importación de autopartes, en tanto, aun cuando la producción cae, las importaciones se reducen a un ritmo más lento.

Esta sección describe la evolución de las importaciones, siguiendo la metodología de agrupamiento de autopartes, implementada por Gárriz et al. (2014). Se analiza el comercio bilateral de autopartes Argentina-Brasil, con foco en la trayectoria de las importaciones y, además, la evolución de las compras externas de estos conjuntos seleccionados de autopartes de China, Japón, Corea del Sur y Tailandia.

De esta forma se busca observar, en primera instancia, las modificaciones de la participación de los diferentes países seleccionados, en la provisión de autopartes por categoría durante el período 2010-2019 y, en segunda instancia, verificar si los cambios ocurridos en las importaciones argentinas tienen su correlato en Brasil.

Análisis del comercio de autopartes

Para el análisis del comercio de autopartes, se examinan las subpartidas a seis dígitos y su agrupamiento en categorías, definidas por Gárriz et al. (2014). En esta línea, las categorías a analizar son: *partes y accesorios de vehículos; carrocería, sistemas de transmisión y sus partes; motores, periféricos y piezas de motor; sistemas eléctricos y electrónicos; partes varias; remolques, semirremolques y sus partes; ruedas, llantas y neumáticos.*

Antes de analizar la evolución de las importaciones por categoría es importante resaltar que, en la década analizada, se acentúa el déficit comercial crónico y estructural del complejo (Cantarella et al., 2017; Panigo et al., 2017; Perez Almansi, 2022a). Las importaciones argentinas de autopartes en los últimos diez años pasaron de más de seis mil millones de dólares en 2010 a un poco más de cuatro mil millones en 2019,¹ lo que representa una caída superior al 33 %. A su vez, para el mismo período, las exportaciones de autopartes cayeron más del 37 %.

Por otra parte, la ratio entre importaciones y exportaciones de autopartes continuó su crecimiento a pesar de la caída de la producción de automóviles, explicada en el apartado anterior, lo que muestra las debilidades del sector autopartista nacional para abastecer la demanda de las terminales locales.

Si bien las categorías o conjuntos de autopartes analizadas tendrán diferente desempeño, durante el período 2010-2019 se puede afirmar que, en base a la Tabla 1, su participación más importante en el valor total de las importaciones corresponde a *carrocería, sistemas de transmisión y sus partes; motores, periféricos y piezas de motor; partes y accesorios de vehículos; y sistemas eléctricos y electrónicos* y, además, su participación no ha variado en la última década.

¹ Estimación propia según metodología de Gárriz et al. (2014).

Tabla 1

Porcentaje de participación de las categorías en las importaciones totales (2010-2019)

Categorías	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Partes y accesorios de vehículos	18	17	18	18	16	16	17	16	16	14
Carrocería, sistemas de transmisión y sus partes	36	36	37	36	37	37	34	35	35	35
Motores, periféricos y piezas de motor	25	25	24	24	25	25	26	25	26	26
Sistema eléctrico y electrónico	10	10	11	10	10	10	12	13	12	11
Otras partes	5	5	5	5	5	6	5	5	4	5
Remolques, semirremolques y sus partes	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1
Ruedas, llantas y neumáticos	6	7	6	7	6	6	7	7	6	7
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Nota. Fuente: elaboración propia en base a datos del Comtrade.

Por otra parte, del análisis de las exportaciones y las importaciones medidas en dólares, en las categorías seleccionadas para el año 2019, se puede observar el carácter deficitario de todas las categorías, lo que confirma el rasgo estructural de este sector. En este sentido, la Tabla 2 muestra que las categorías más deficitarias son *carrocería*; *motores*; *partes y accesorios de vehículos*; y *sistemas eléctricos y electrónicos* que explican, en 2019, el 90 % del déficit sectorial.

Tabla 2

Exportaciones, importaciones y déficit en dólares corrientes según categorías para el año 2019

Categorías	Exportaciones	Importaciones	Déficit
Partes y accesorios de vehículos	85.194.503	626.828.788	-541.634.285
Carrocería, sistemas de transmisión y sus partes	488.973.686	1.555.933.695	-1.066.960.009
Motores, periféricos y piezas de motor	505.822.646	1.163.237.523	-657.414.877
Sistema eléctrico y electrónico	26.326.352	501.646.867	-475.320.515
Otras partes	42.653.171	214.448.331	-171.795.160
Remolques, semirremolques y sus partes	11.740.654	25.269.494	-13.528.840
Ruedas, llantas y neumáticos	175.936.329	309.689.253	-133.752.924
Total	1.336.647.341	4.397.053.951	-3.060.406.610

Nota. Fuente: elaboración propia en base a datos del Comtrade.

Importaciones argentinas

En este apartado se analiza la provisión de autopartes y los cambios en la participación de los países seleccionados: Brasil, China, Japón, Corea del Sur y Tailandia. Como se vio en la sección anterior, las cuatro categorías más importantes en términos de la cantidad importada son *carrocería, sistemas de transmisión y sus partes, motores, periféricos y piezas de motor, partes y accesorios de vehículos y sistemas eléctricos y electrónicos*. El análisis se enfoca en estas categorías y en las subpartidas de seis dígitos más relevantes dentro de estas.

Como primer comentario general de los datos se puede destacar que, a pesar de su caída en la participación, Brasil sigue siendo el principal proveedor, desde 2010 al 2019, salvo en la categoría *motores* donde en los últimos tres años (2016-2019) Tailandia es la mayor proveedora y en *otras partes*, donde China superó a Brasil en 2019.

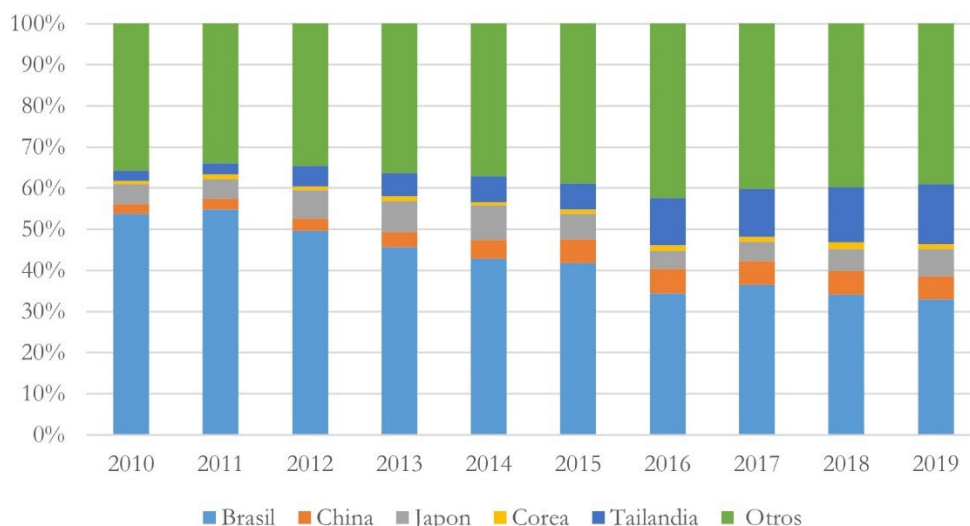
Otro dato que surge del análisis es que las importaciones de origen tailandés fueron las que aumentaron en mayor medida, en cada uno de los grupos (287,98 %), no solo superando al incremento en algunas categorías de

China, sino también teniendo en cuenta que, para el inicio del período en el año 2010, su participación rondaba entre el 1-7 %. Asimismo, el mismo período verifica una caída de las importaciones de origen brasileñas (59,34 %) y el incremento de las asiáticas.²

En la Figura 1 se observa la participación porcentual anual según cada uno de los países analizados en el total de las importaciones. Se destaca el gran peso de Brasil y el incremento de la participación de Tailandia.

Figura 1

Evolución del porcentaje de participación de las importaciones argentinas por país (2010-2019)



Nota. Fuente: elaboración propia en base a datos de Comtrade.

Hacia el 2019, la mayor participación dentro de los cinco países analizados en las categorías *carrocería, sistemas de transmisión y sus partes, partes y accesorios de vehículos, sistemas eléctricos y electrónicos, remolques, semirremolques y sus partes, y ruedas, llantas y neumáticos* pertenece a Brasil. Por su parte, la mayor importación de *motores, periféricos y piezas de motor* provienen de Tailandia y el grueso de *otras partes* son de origen chino.

En este análisis se presenta una descripción en profundidad de cada una de las categorías que conforman la rama autopartista, con foco en el rol de los países seleccionados dentro de cada una de estas categorías. A su vez, se consideran las subpartidas más importantes dentro de las categorías, ya sea por ser las de mayor valor, o por reflejar grandes cambios en su composición. Es importante destacar que, para el caso de Argentina, la sumatoria de las

² Los datos provienen de Comtrade.

importaciones de los cinco países elegidos conforman más del 50 % del total de las categorías, demostrando su peso e importancia en el comercio con el país.

Partes y accesorios de vehículos automóviles

Como se observar en la Tabla 3, en esta categoría las importaciones de los países seleccionados son significativas, ya que, a pesar de las variaciones a través de los años, explican más del 50 % de las importaciones argentinas de este rubro, principalmente por el peso de las importaciones de origen brasilero y tailandés.

También se destaca que, durante el período analizado, pierden importancia las exportaciones de Brasil hacia Argentina, dando lugar a las tailandesas que pasan del 3 %, en 2010 al 21 % en 2019. Por otra parte, si bien las importaciones de esta categoría caen, entre puntas un 45 % (en 2010 se importaban más de mil millones de dólares en partes y accesorios y en 2019 menos de setecientos millones), la disminución es menor que la caída de más de un 50 % en la producción de automóviles.

Tabla 3

Porcentaje de participación de los países seleccionados en la importación de partes y accesorios de vehículos en Argentina (2010-2019)

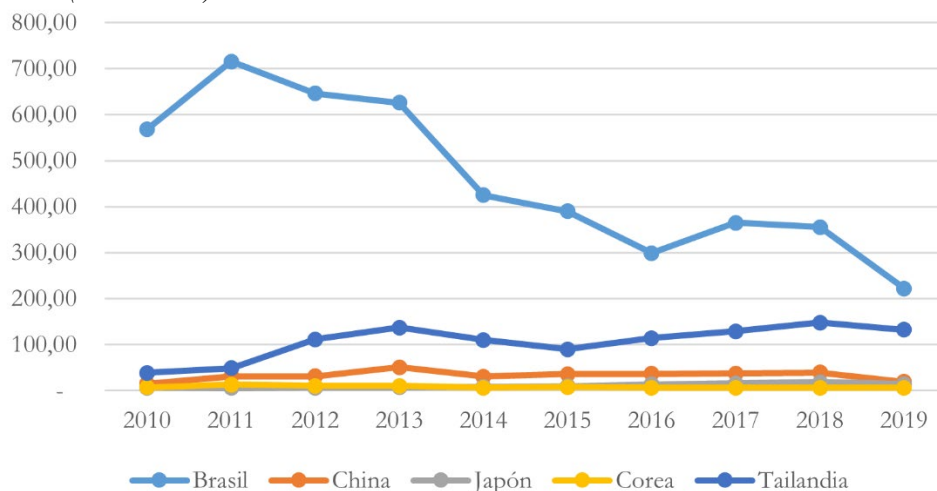
País	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Brasil	49	51	47	44	42	43	34	39	38	35
China	1	2	2	4	3	4	4	4	4	3
Japón	1	0	0	0	1	1	2	2	2	2
Corea	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tailandia	3	3	8	10	11	10	13	14	16	21
Otros	45	42	41	41	43	41	46	41	40	37
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Nota. Fuente: elaboración propia en base a datos del Comtrade.

La Figura 2 considera la evolución de las importaciones, medidas en dólares, de los países seleccionados y muestra la variación de la participación entre países, siendo esta categoría donde se dan los cambios más relevantes. Las importaciones provenientes de Brasil, que en 2019 representaron 222 millones, sufren una caída superior al 60 % respecto de 2010, mientras que las tailandesas aumentaron en un 252%, pasando de treinta millones en 2010, a 107 millones en 2019.

Figura 2

Importación de partes y accesorios de vehículos en Argentina por países medida en millones de dólares (2010-2019)



Nota. Fuente: elaboración propia en base a datos de Comtrade.

Un análisis al interior de la categoría revela que la subpartida 870829 (guardabarros, puertas, paneles y otras partes) explica entre el 60 % y 70 % de las importaciones totales de la categoría, hasta alcanzar los 406 millones de dólares en 2019, a diferencia de las otras once subpartidas que la componen que muestran un peso sustancialmente menor.

En cuanto a los cinco países analizados, representan casi el 60 % de esta subpartida y durante todo el periodo se mantiene en esta proporción. A su vez, crecen las importaciones tailandesas, que a comienzos de la década representaban solo el 4 % y diez años después representan casi un cuarto de las importaciones de la subpartida en cuestión.

Carrocería, sistemas de transmisión y sus partes

En esta categoría, las importaciones totales descienden tan solo en 35 puntos porcentuales, en el período analizado, hasta llegar a un nivel de 1555 millones de dólares en 2019. Como se observa en la Tabla 4, la participación de Brasil cae progresivamente año a año, con una reducción de sus importaciones entre puntas de 60 %.

Tabla 4

Porcentaje de participación de los países seleccionados en la importación de carrocería, sistemas de transmisión y sus partes en Argentina (2010-2019)

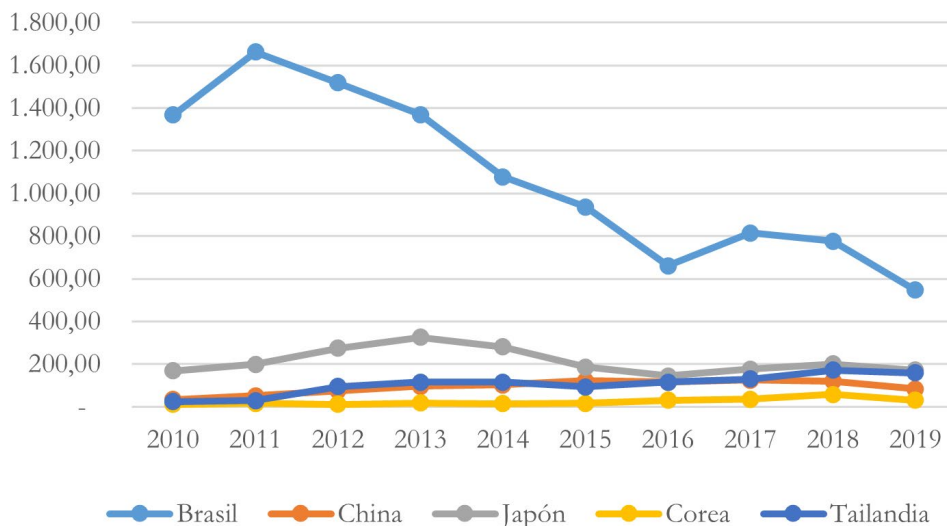
País	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Brasil	57	57	53	47	45	44	37	39	37	35
China	1	2	3	3	4	6	6	6	6	5
Japón	7	7	10	11	12	9	8	8	9	11
Corea	0	1	0	1	1	1	2	2	3	2
Tailandia	1	1	3	4	5	4	6	6	8	10
Otros	33	33	31	33	33	36	41	39	37	36
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Nota. Fuente: elaboración propia en base a datos del Comtrade.

Sin embargo, como detalla la Figura 3, Brasil nunca perdió su protagonismo frente al resto de los países asiáticos. Quienes más han aumentado su participación han sido Japón y Tailandia, se mantuvieron las importaciones japonesas (167 millones en 2010 y 171 millones en 2019) y las de Tailandia aumentaron 574 % hasta alcanzar un valor de 159 millones en 2019.

Figura 3

Importación de carrocería, sistemas de transmisión y sus partes en Argentina por países medida en millones de dólares (2010-2019)



Nota. Fuente: elaboración propia en base a datos del Comtrade.

Al interior de la categoría, la subpartida 870840 (cajas de cambio y sus partes) representa un tercio de las importaciones totales y muestra una caída del 23% en el período hasta llegar a USD 492 millones en 2019. En cuanto a la participación por país dentro de esta subpartida, también sufrió modificaciones con un descenso de las importaciones de Brasil en un 42% y un aumento significativo de las de Japón equivalentes a USD 144 millones en 2019, es decir, un 29% de las importaciones totales de la subpartida.

Por otro lado, Tailandia explica el 17 y 20 % de las otras dos subpartidas importantes de esta categoría en lo que respecta a 2019. La subpartida 870899 (dispositivos especiales para minusválidos y otras partes y accesorios de carrocerías), que explica un quinto de las importaciones de la categoría, sufre una caída del 42 % de las importaciones. Dentro de ella, el incremento de las importaciones tailandesas no se da a costa de un descenso de las brasileñas como en casos anteriores, sino por las importaciones de otros países que fueron reemplazadas por el aumento de las del país asiático.

Contraria a esta situación, en la subpartida 870850 (ejes, con diferencial o portadoras, y piezas), que representa el 15 % del total, Tailandia alcanza el 20 % y aquí sí se registra una reducción de las importaciones del Brasil, que descienden a la mitad. Por último, la subpartida donde más creció la participación tailandesa fue la 732020 (muelle helicoidal), aunque esta solo explica el 1 % de la categoría, donde Tailandia representa el 15 % de las importaciones totales, cuando a principios de la década eran nulas.

Motores, periféricos y piezas de motor

En la categoría de *motores*, continúa la tendencia a la baja de las importaciones, pero en una medida menor que en las otras. Pasa de 1628 millones de dólares en 2010 a 1163 millones en 2019, es decir, una caída del 30 % por las dificultades en la sustitución de importaciones. A su vez, si se considera la parte «otros» se aprecia como la participación en el conjunto global de los cinco países analizados decrece con el tiempo, a favor del aumento en las importaciones de otros orígenes.

Como ilustra la Tabla 5, el caso de los motores resulta emblemático porque la pérdida de la participación de Brasil fue aún de mayor magnitud, con un descenso del 53 % al 18 % entre puntas. La participación también varía a favor de la participación de los países asiáticos, donde otra vez se destaca el incremento de las importaciones tailandesas por encima a la de los otros países, que desde 2017 supera a Brasil.

Tabla 5

Porcentaje de participación de los países seleccionados en las importaciones argentina de motores, periféricos y piezas de motor (2010-2019)

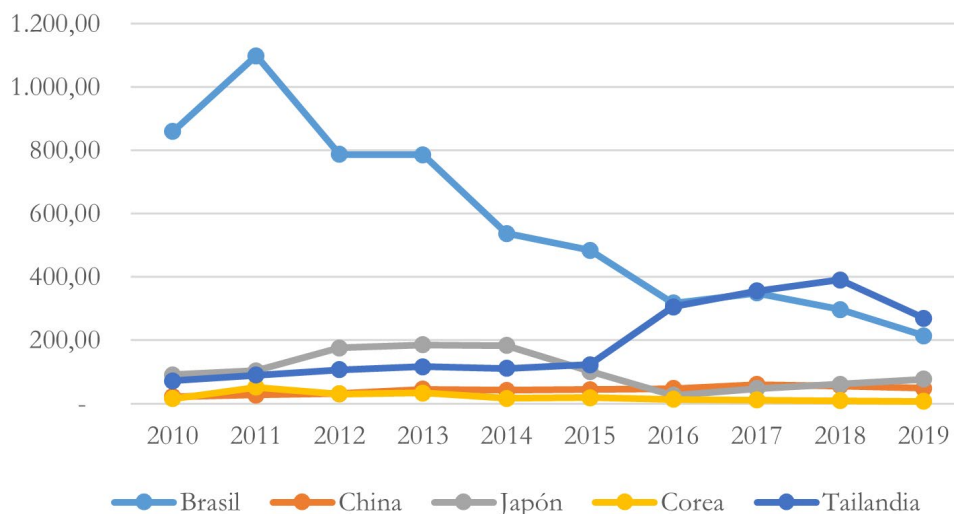
País	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Brasil	53	55	43	40	34	35	23	23	19	18
China	1	1	2	2	3	3	4	4	4	4
Japón	6	5	10	10	12	7	2	3	4	7
Corea	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1
Tailandia	4	4	6	6	7	9	22	23	25	23
Otros	35	31	38	40	44	45	48	46	47	47
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Nota. Fuente: elaboración propia en base a datos del Comtrade.

En una caída del 75 % graficada en la Figura 4, las importaciones brasileñas pasaron de 860 millones de dólares en 2010 a 214 millones en 2019, *vis a vis* las importaciones provenientes de Tailandia que crecieron más de cuatro veces en el mismo período.

Figura 4

Importación de motores, periféricos y piezas de motor en Argentina por países medida en millones de dólares (2010-2019)



Nota. Fuente: elaboración propia en base a datos del Comtrade.

El incremento en las exportaciones de Tailandia hacia Argentina en cuanto a *motores* se registra sustancialmente en la subpartida 840820 (motores

diésel o semi diésel), que explica la mitad de las importaciones de esta categoría. Allí puede apreciarse cómo a principios de la década pasada las importaciones de origen tailandés eran nulas y en el año 2016 ya alcanzaban los 258 millones de dólares, equivalente a una participación del 42 % en 2019 que desplaza Brasil como proveedor.

Otra subpartida para destacar es la 840999 [Bloques y carcasas; válvulas de admisión o escape; válvulas de entrada o escape de múltiples tubos; guías; émbolos (pistones); varillas; campo de tiro al blanco; boquillas; anillo de pistón (pistón); camisas de cilindro] debido a la participación no solo de Tailandia, sino también, en menor medida, de Japón. La subpartida donde Brasil pierde mayor participación entre estos cinco países es la 840733 (motores de gasolina <1000 cm³), con una caída el 100 % al 45 %, igual que Japón.

Sistemas eléctricos y electrónicos

Sistemas eléctricos y electrónicos es otra de las categorías donde la reducción de las importaciones no ha sido tan elevada. Si bien solo cayó el 20 % a lo largo de la década, lo que se ha modificado es la distribución entre países tal como muestra la Tabla 6 y la Figura 5. En este caso incrementó la participación de los países asiáticos, pero también aumentó la provisión de otros países no considerados en este trabajo, que desplazan las importaciones de origen brasileño.

Tabla 6

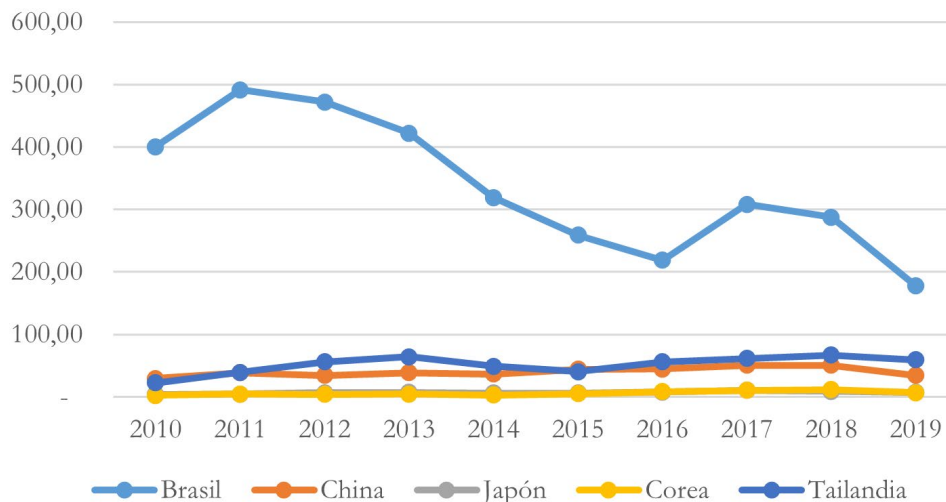
Porcentaje de participación de los países seleccionados en las importaciones de sistemas eléctricos y electrónicos en Argentina (2010-2019)

País	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Brasil	63	60	58	51	50	44	36	41	39	35
China	5	5	4	5	6	7	7	7	7	7
Japón	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Corea	0	1	0	1	0	1	1	1	2	1
Tailandia	4	5	7	8	8	7	9	8	9	12
Otros	28	29	30	35	36	40	45	42	42	43
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Nota. Fuente: elaboración propia en base a datos del Comtrade.

Figura 5

Importación de sistemas eléctricos y electrónicos en Argentina por países medida en millones de dólares (2010-2019)



Nota. Fuente: elaboración propia en base a datos del Comtrade.

En la subpartida 854430 (bujías), que explica el 30 % del total de la categoría, la caída de las importaciones de Brasil (que representaban más del 80 %) bajó al 37 %, mientras que la mitad de las importaciones pertenecen a otros países por fuera de los analizados. En cambio, en la subpartida 851220 (faros; luces fijas; maniobra de luces; cajas combinadas), la segunda de mayor relevancia, los países analizados explican el 70 % de las importaciones de la subpartida, por un valor de 78 millones de dólares en 2019. Esto convierte a Tailandia en el principal proveedor, seguido por Brasil, y con la participación tanto de China y Corea del Sur con un 5 %.

En el caso de China, su participación supera ampliamente la del resto de los países, durante los diez años, en las subpartidas 851190 (otras partes eléctricas de señalización) y 851180 (disyuntores reglamentarios; encendido de dispositivos electrónicos), pero ambas son de equipos de menor valor.

Otras partes

Esta categoría engloba un número de subpartidas reducidas y cuyo peso en el total de las importaciones es bajo. Asimismo, es una de las categorías en la cual se observa la caída de las importaciones brasileñas frente a un incremento en las importaciones tailandesas, y un mayor peso de China y Japón. En una categoría donde se importa, en valor, un 36 % menos, se registra que para Brasil las importaciones caen un 73 % (de 108 millones de

dólares a veintinueve millones en diez años), hasta alcanzar valores similares a los de China, que incrementó su participación a lo largo de la década. La performance de Japón fue similar a la de China, aunque redujo su participación a partir de 2014. Tailandia solo provee *Otras partes* por dieciocho millones en 2019, pero lo interesante es ver que al principio de la década su importación era casi nula. Estos movimientos en la participación de los países se observan claramente en la Tabla 7 y la Figura 6.

Tabla 7

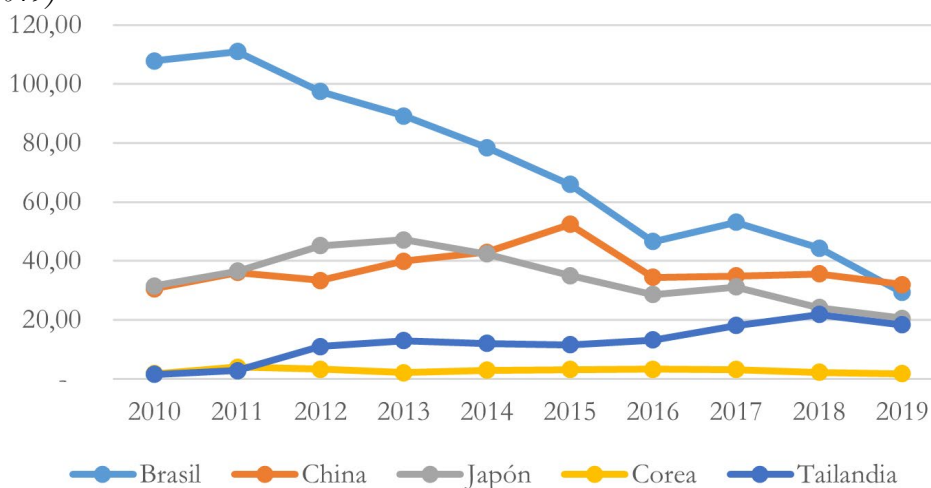
Porcentaje de participación de los países seleccionados en las importaciones de otras partes en Argentina (2010-2019)

País	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Brasil	32	29	28	25	23	20	19	19	18	14
China	9	10	10	11	13	16	14	13	14	15
Japón	9	10	13	13	13	11	12	11	10	10
Corea	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tailandia	0	1	3	4	4	4	5	7	9	9
Otros	48	50	45	47	47	48	48	49	49	53
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Nota. Fuente: elaboración propia en base a datos del Comtrade.

Figura 6

Importación de otras partes en Argentina por países medida en millones de dólares (2010-2019)



Nota. Fuente: elaboración propia en base a datos del Comtrade.

Esta categoría es sustancialmente más pequeña en valor que las analizadas con anterioridad y está conformada por siete subpartidas que tienen una participación similar. De todas formas, se puede destacar la subpartida 870891 (radiadores y partes) que explicaba alrededor del 21 % de la categoría a comienzos de la década y estaba compuesta principalmente por productos brasileños. Para finales de la década, la participación de Brasil cae al menos veinticinco puntos porcentuales. A su vez, la subpartida se destaca por reflejar dos sucesos nombrados anteriormente: la creciente participación de China, en este caso hasta 2016, pero que desciende hasta representar tan solo el 4 % de las importaciones totales, y el aumento en la participación de Tailandia, que acaba siendo de seis millones, frente a los veintiocho millones de la subpartida total (el 23 % de las importaciones).

Remolques, semirremolques y sus partes

En lo que respecta a esta categoría se encuentra una particularidad en relación con todas las otras previamente analizadas, donde el predominio tanto de Brasil como, en segundo lugar, de China es casi total. Este patrón excluye la participación no solo de los otros países analizados sino del resto de los países en general. Si bien ambos han perdido participación en la categoría, la Tabla 8 y la Figura 7 muestran como los dos representan casi el 70 % de las importaciones totales de la categoría, por el equivalente a dieciocho millones de dólares frente a los veinticinco millones totales de la categoría en 2019.

Por otro lado, es una categoría que, si bien incrementaba en los primeros años de la década, conforme aumentaba la producción de automóviles, para 2019 se encuentra en valores similares a los de 2010. La producción automotriz es la mitad de la de 2010, lo cual demuestra que no se ha logrado avanzar en la producción de estas autopartes en el país.

Tabla 8

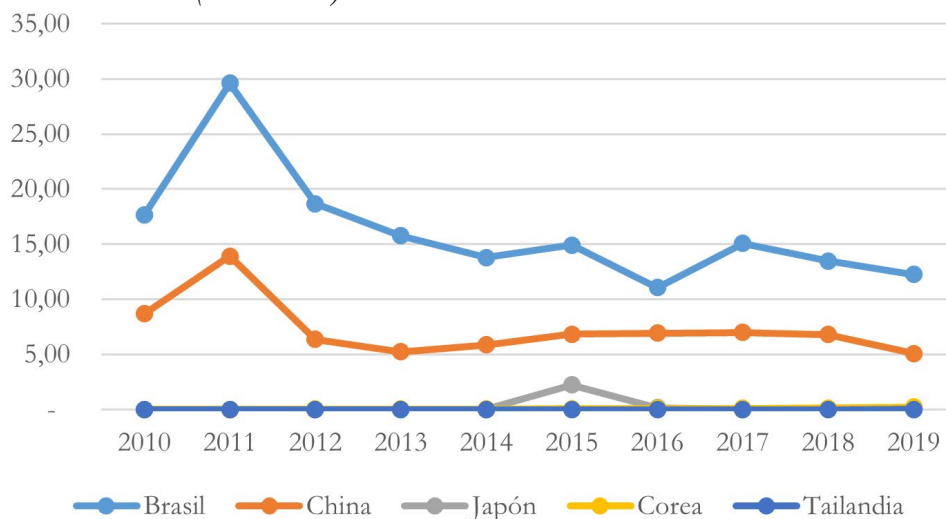
Porcentaje de participación de los países seleccionados en las importaciones de remolques, semirremolques y sus partes en Argentina (2010-2019)

País	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Brasil	61	58	56	50	48	47	52	53	42	48
China	30	27	19	17	20	21	32	25	21	20
Japón	0	0	0	0	0	7	1	0	0	0
Corea	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Tailandia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros	9	15	24	33	31	25	15	22	36	30
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Nota. Fuente: elaboración propia en base a datos del Comtrade.

Figura 7

Importación de remolques, semirremolques y sus partes en Argentina por país medida en millones de dólares (2010-2019)



Nota. Fuente: elaboración propia en base a datos del Comtrade.

En la subpartida 871690 (carrocería de remolques y semirremolques), la más importante de la categoría, hubo un aumento de la participación a favor de Brasil, en contraposición con la disminución de China, que para el 2019, pierde cerca de quince puntos y a su vez Brasil se asienta como proveedor del 50 % de la subpartida, hasta alcanzar ocho de los dieciséis millones de dólares totales de la subpartida.

Ruedas, llantas y neumáticos

Para el caso de esta última categoría, la Tabla 9 y la Figura 8 permiten apreciar que, a diferencia de las otras, la diversidad de origen de las importaciones se redujo y el rol de Brasil es cada vez mayor hasta a representar el 80 % de las importaciones totales en 2019, por un valor de 244 de los 309 millones de dólares totales de la categoría. Si bien a principios de la década la provisión se encontraba más diversificada, esta se concentró a lo largo del período analizado y, además de Brasil, solo creció China, que representa el 7 % de las importaciones de esta categoría en 2019.

Tabla 9

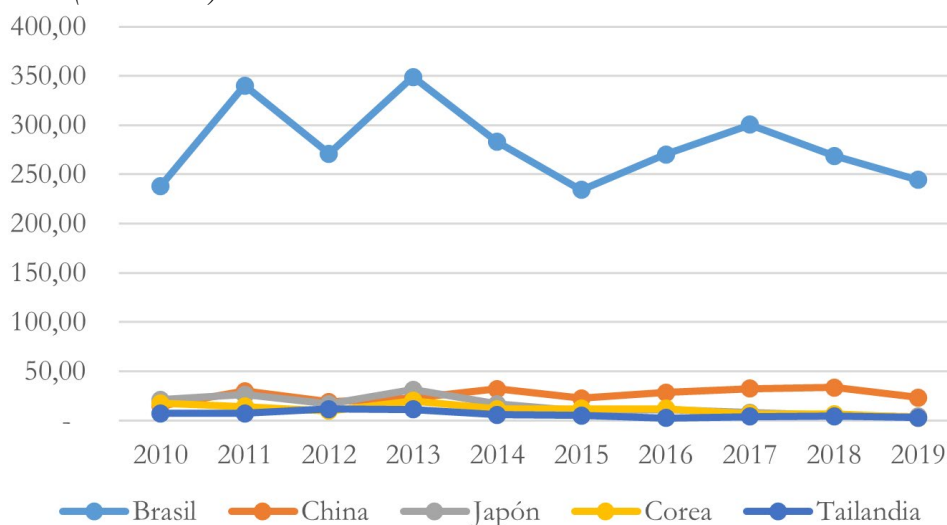
Porcentaje de participación de los países seleccionados en las importaciones de ruedas, llantas y neumáticos en Argentina (2010-2019)

País	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Brasil	56	61	63	65	69	71	73	76	75	79
China	4	5	4	4	8	7	8	8	9	7
Japón	5	5	4	6	4	3	3	2	2	1
Corea	4	3	2	4	3	4	3	2	2	1
Tailandia	2	1	3	2	1	2	1	1	1	1
Otros	30	25	23	19	15	14	13	11	11	10
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Nota. Fuente: elaboración propia en base a datos del Comtrade.

Figura 8

Importación de ruedas, llantas y neumáticos en Argentina por país medida en millones de dólares (2010-2019)



Nota. Fuente: elaboración propia en base a datos del Comtrade.

A su vez, las subpartidas 401110 (neumáticos para automóviles) y 401120 (neumáticos de camiones), son las más relevantes de este grupo y en ambas Brasil mejoró su posición relativa, hasta consolidarse como el principal proveedor de neumáticos, frente al resto de los países analizados. En la primera, Brasil alcanzó los 105 de los 150 millones de dólares totales de la subpartida, mientras que, para la segunda, alcanzó 127 de los 144 millones totales.

Importaciones brasileñas

Hace tres décadas que Argentina y Brasil mantienen una relación de fomento de la industria automotriz, mediante la Política Autopartista Común.

Tabla 10

Porcentaje de participación de las categorías de autopartes en las importaciones en Brasil (2010-2019)

Categorías	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Partes y accesorios de vehículos	13	15	16	15	15	15	15	14	14	13
Carrocería, sistemas de transmisión y sus partes	36	35	36	38	37	37	37	37	39	39
Motores, periféricos y piezas de motor	25	24	25	24	25	25	25	24	24	25
Sistema eléctrico y electrónico	7	8	8	8	9	10	11	11	11	10
Otras partes	9	9	8	8	8	8	8	7	7	8
Remolques, semirremolques y sus partes	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0
Ruedas, llantas y neumáticos	9	9	7	7	7	5	4	5	5	5
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Nota. Fuente: elaboración propia en base a datos del Comtrade.

En este apartado se analiza brevemente la evolución reciente de las importaciones de autopartes en Brasil, con especial énfasis en los cambios en cuanto a origen de las importaciones.

En primera instancia, se observa en la Tabla 10 que la configuración de la participación de las categorías en las importaciones de Brasil, tal como en el caso de Argentina, no varían mucho durante la década analizada y es posible afirmar que, en términos de su participación en el valor total de las importaciones, las más relevantes son: *carrocería, sistemas de transmisión y sus partes; Motores, periféricos y piezas de motor, partes y accesorios de vehículos; y sistemas eléctricos y electrónicos*, al igual que el caso anterior.

Ahora bien, haciendo un análisis general sobre los orígenes de las importaciones, se observa que la situación difiere en gran medida del caso argentino. Este no es el país con mayor participación en las categorías cuando comparamos entre los cinco países seleccionados, y quienes tienen mayor peso son Japón o China. Además, si bien las importaciones provenientes de Argentina ya eran bajas para el año 2010, han disminuido todos los años su participación, quedando en cinco de las categorías con un porcentaje de participación menor al 10 %, y menor al 20 % en dos de ellas.

En contraste, las importaciones tailandesas suelen ser bastante bajas si se las compara con la de los otros países asiáticos, incluso menores que las argentinas en algunos casos.

Otro dato que surge del análisis es que las importaciones de origen chino y coreano fueron las que aumentaron en mayor medida, 121 % y 110 % respectivamente, frente a la caída equivalente a 39 % de las exportaciones argentinas hacia Brasil. Esto denota la diferencia con el país vecino, donde crece ampliamente Tailandia, en contraposición a la situación de Brasil donde se reduce un 12 %.³

Por último, es necesario aclarar que la sumatoria de estos cinco países no explican el 50 % o más del total de las importaciones de cada categoría como sí sucedía en el caso de Argentina. Es decir, hay otros países, que tienen un rol importante en las importaciones brasileñas, como puede ser Alemania y México (en las categorías de *partes y accesorios de vehículos*), pero, sobre todo, la sumatoria del resto de los países representan entre el 50 % y 69 % de las importaciones totales de la categoría.

Análisis de los resultados obtenidos en el caso brasileño

A partir de lo expuesto se puede destacar que, para la totalidad del período analizado, los socios comerciales han comenzado a cambiar. Las importaciones de Brasil hacia Argentina han disminuido significativamente.

³ Datos obtenidos en Comtrade.

Esto también se verifica en sentido contrario, las importaciones argentinas para Brasil han pasado a ocupar un rol menor en la balanza comercial del país vecino, durante la década analizada en todas las categorías a excepción de Ruedas, llantas y neumáticos, donde Argentina mantiene una participación que oscila entre el 12 y 19 % de las importaciones de ese grupo.

En las dos categorías más importantes: *carrocería, sistemas de transmisión y sus partes y motores, periféricos y piezas de motor*, que representan en conjunto alrededor del 60 % de las importaciones autopartistas, la pérdida de participación brasileña ha sido muy relevante. En *motores* pasó de representar el 53 % de las importaciones en 2010 a solo el 18% en 2019. Allí creció exponencialmente Tailandia como proveedor, superando a Brasil en los últimos dos años y explica el 23 % de las importaciones en el 2019.

En conjunto, se observa que China y Tailandia son los socios asiáticos que más crecieron como proveedores autopartistas para Argentina, con un crecimiento de 59 % y 287 % respectivamente en el total de importaciones autopartistas. Es particularmente llamativo el caso tailandés, porque las importaciones de ese país eran casi nulas a comienzo del siglo XXI y han crecido más que el resto en cada una de las categorías (a excepción de *remolques, semirremolques y sus partes*).

Si bien supera los límites de este artículo, se puede esbozar que este comportamiento se debe a diferentes razones. Por un lado, el efecto de la creciente inserción de este país en CGV automotriz, sobre todo después de la crisis internacional de 2008. Por otro lado, la decisión de la empresa japonesa Toyota de trasladar a Tailandia el *hub* de producción del modelo Hilux, es decir la producción tanto de sus autopartes como el vehículo en su totalidad. Esto último resulta significativo al tener en cuenta la especialización de Argentina en la producción de *pick ups* medianas, siendo el modelo Hilux el más vendido dentro de esta categoría y el de mayor producción de Toyota en Argentina (Perez Almansi, 2022b). Por el lado de las importaciones se observa que en la subpartida 870840, que refiere a las cajas de cambio, la participación de Tailandia pasó del 5 % al 22 %, lo cual podría reflejar un incremento del comercio intrafirma.

En el caso de Argentina, se ha expuesto que los países asiáticos han ganado una porción importante del mercado, aunque en casi todas las categorías Brasil se mantiene como el socio principal. Sin embargo, al hacer el mismo análisis empírico para las importaciones de Brasil, se observa que la situación no es igual del otro lado. Es decir, Argentina no es el principal proveedor y, por otra parte, no hay un único país que asuma la centralidad que tiene Brasil para Argentina. La distribución de proveedores está más balanceada, aunque las principales categorías deficitarias son similares a las de su socio regional: *carrocería, sistemas de transmisión y sus partes y motores, periféricos y*

piezas de motor, también representan en conjunto alrededor del 60 % de las importaciones autopartistas.

En las importaciones brasileñas de autopartes, el rol de Argentina es significativamente menor. Algunos casos para resaltar son los que conforman el grupo *ruedas, llantas y neumáticos*. Aquí se da una situación particular donde aumentan tanto las importaciones de origen brasileño en Argentina, como las exportaciones argentinas en Brasil. En menor medida también en *remolques, semirremolques y sus partes*, Argentina representa más del 10 % de las importaciones brasileñas. Estas son categorías donde Argentina si bien importa también exporta autopartes y resulta una muestra interesante sobre un núcleo de productos que podrían ser objeto de políticas que promuevan las exportaciones o viabilicen procesos de sustitución de importaciones.

En el resto de las categorías, la participación argentina en las importaciones brasileñas es muy baja y, en conjunto, cayeron casi un 40 % en el período estudiado. China y Corea del Sur son los proveedores asiáticos que más han crecido, entre 2010 y 2019, alrededor del 110 % y 120 %, respectivamente. No obstante, Corea sigue siendo un proveedor pequeño para Brasil. Cabe destacar que, aunque no sean objeto de este estudio, Alemania y México desempeñan un papel más relevante como socios comerciales del país vecino.

En líneas generales se puede concluir que, si bien decreció su participación, Argentina mantiene una marcada dependencia de las importaciones brasileñas de autopartes, aunque esto no sea recíproco. Por otra parte, el intercambio comercial entre ambos países disminuyó en el período, esto se evidencia en las importaciones totales y en casi todos los conjuntos de autopartes estudiados, lo que muestra un proceso de ahucamiento comercial. Por último, se puede destacar que en la última década los dos países tuvieron un menor dinamismo económico y, paralelamente, cobraron importancia otros socios comerciales en el aprovisionamiento de autopartes. Esto resulta en última instancia en un intercambio comercial bilateral cada vez menos relevante.

Reflexiones finales

La evolución reciente del sector autopartista argentino muestra las limitaciones derivadas de la alta dependencia de importaciones que genera una cadena de valor comandada por empresas extranjeras. A lo largo del trabajo, se analizó el desarrollo de las importaciones de autopartes provenientes de Brasil y de un conjunto de países asiáticos —China, Japón, Corea del Sur y Tailandia—, en el período 2010-2019.

Las mediciones empíricas desagregadas en siete categorías de autopartes demostraron, por un lado, la creciente participación de los países

asiáticos en la provisión de autopartes y, por otro lado, el debilitamiento creciente de la relación comercial con Brasil, aunque este país sigue siendo el principal proveedor en este segmento industrial. Por otra parte, también se comprobó la menor participación de autopartes argentinas en el mercado brasileño en la última década.

El intercambio bilateral con Brasil, liderado por la cadena de valor automotriz-autopartista, ha sido fundamental para la integración productiva entre estos países, en el marco del Mercosur. Este comercio intrarregional permitió potenciar la especialización y complementación industrial y favoreció el crecimiento de las exportaciones industriales argentina. Por otra parte, si bien el arancel de protección del 35 % resultó una barrera al ingreso de vehículos extranjeros, los resultados de la balanza comercial autopartista han sido crecientemente negativos. La Política Automotriz Común (PAC) y la negociación del Coeficiente Flex, que permitía regular el comercio entre ambos países, fue uno de los principales instrumentos de promoción de la integración productiva y le dio a la Argentina un mayor dinamismo industrial.

Por otra parte, el paradigma de las cadenas globales de valor permite comprender el comportamiento de las terminales automotrices, que tienden a seguir las estrategias definidas por sus casas matrices, con poco interés en fomentar la integración regional y, al contrario, ejerciendo muchas veces presión para acceder a partes producidas por grandes autopartistas globales.

Mayormente, sus decisiones responden a la búsqueda de mejoras en la competitividad (buscando economías de escala, reduciendo costos por la integración) y por ello buscan proveedores internacionales que producen bienes de mayor complejidad tecnológica, pero también impulsan importaciones a partir de las decisiones de sus casas matrices que responden a estrategias de acumulación global y no regional.

El análisis de la evolución de las importaciones autopartistas permite conjeturar que gran parte del comercio de autopartes ha sido comercio intrafirma. En el caso de Argentina, por ejemplo, se puede estimar que el rol de Toyota ha sido fundamental en el aumento de las importaciones tailandesas. En efecto, Toyota es líder de producción y ventas en el país, teniendo a la pick up Hilux como el vehículo más vendido del mercado.

Para el caso de Brasil, la creciente participación en el mercado de la empresa coreana Hyundai y la china Chery, podrían explicar el desempeño de las importaciones de autopartes de esos países. La validez y robustez de estas hipótesis deberán trabajarse en nuevas investigaciones. Sin embargo, en definitiva, se puede concluir que el comercio intrafirma ocupa un importante lugar en la relación bilateral Argentina-Brasil y por lo tanto las estrategias y armado de redes entre filiales de las empresas transnacionales, condicionan el proceso de integración.

Estos factores no jugaron a favor de la industria autopartista argentina, en general de menor tamaño y mayor brecha tecnológica frente a grandes autopartistas globales, crecientemente especializadas. La estructura de funcionamiento de la CGV automotriz gobernada por un conjunto de empresas transnacionales que definen sus estrategias generalmente al margen del interés de los gobiernos nacionales, muestra una situación difícil de revertir. Sin embargo, la búsqueda de una mayor integración productiva es necesaria para potenciar la especialización y complementación industrial entre ambos países.

Hay experiencias exitosas, tanto en Argentina como Brasil, que muestran que es posible ampliar el abastecimiento del mercado regional de vehículos, no obstante, para ello es necesario revisar la PAC y potenciar acuerdos que limiten la competencia y favorezcan la cooperación en pos del desarrollo de una plataforma común de exportación que incentive la producción y el empleo. Esta búsqueda de complementación productiva deberá ser un tema central para la agenda futura de estos países.

Referencias bibliográficas

- 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 (Coords.), *La encrucijada del autopartismo en América Latina* (pp. 243-296). UNDAV Ediciones.
- GÁRRIZ, A., PANIGO, D., y GALLO, P. (2014). *Common Automotive Policy of Argentina and Brazil: Its impact on local and regional auto part industries*. 22nd International Colloquium of GERPISA, Kyoto, Japón.
- MORERO, H. (2013). El proceso de internacionalización de la trama automotriz argentina. *H-industri@ Revista De Historia De La Industria, Los Servicios Y Las Empresas En América Latina*, 1(12). <https://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/531>
- PANIGO, D., GÁRRIZ, A., LAVARELLO, P., MONZÓN, N., y LANGARD, F. (2017). La industria autopartista argentina: Estudio de caso para el análisis de sus desafíos de inserción comercial. En D. Panigo, A. Gárriz, P. Lavarello y M. Schorr (Coords.), *La encrucijada del autopartismo en América Latina* (pp. 425-465). UNDAV Ediciones.
- PANIGO, D., LAVARELLO, P., GÁRRIZ, A., y CASTILLO, K. (2017). El autopartismo latinoamericano en un contexto de proteccionismo global, reshoring y debilitamiento de acuerdos regionales de comercio. En D. Panigo, A. Gárriz, P. Lavarello y M. Schorr (Coords.), *La encrucijada del autopartismo en América Latina* (pp. 18-74). UNDAV Ediciones.

- 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. (2022a). La cadena automotriz argentina a partir de la crisis de la convertibilidad: Un análisis de su evolución y sus principales problemas (2002-2019). *Revista CEPAL*, 137, 209-231.
- PEREZ ALMANSI, B. (2022b). *The Argentinian Automotive Industry after the Convertibility Crisis: The Exceptionality of the Toyota Case (2002-2019)*. Gerpisa and Program on Vehicle and Mobility Innovation Colloquium, Detroit.
- 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>
- STURGEON, T., VAN BIESEBROECK, J., y GEREFFI, G. (2008). Value chains, networks and clusters: Reframing the global automotive industry. *Journal of Economic Geography*, 8(3), 297-321. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbn007>



Grupo de Estudios sobre Asia y América Latina
Instituto de Estudios de América Latina y el Caribe
Universidad de Buenos Aires