

Comercio exterior argentino del complejo automotriz (2002-2020)

Límites y perspectivas de su inserción internacional

Argentine foreign trade of the automotive complex (2002-2020)

Limits and perspectives of its international insertion

Damián Andrés Bil¹

Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Argentina
damibil@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0002-7054-2927>

Recibido: 04/07/2022

Aceptado: 26/08/2022

RESUMEN

En este trabajo, continuación de avances previos, reconstruimos la matriz de comercio exterior del complejo automotriz argentino entre 2002 y 2020, con el objetivo de identificar las secciones más competitivas en términos de exportaciones y las que cuentan con menor capacidad, expresada en déficits comerciales más elevados. A partir de este abordaje, buscamos explicar el vínculo entre la configuración de la balanza comercial con la competitividad por sector. Realizamos una tarea de tipo cuantitativa, sistematizando la estadística relevada del *Sistema de Consulta de Comercio Exterior de bienes* (INDEC). Nos apoyamos en datos adicionales disponibles en otras bases (como la UNCOMTRADE); además de información brindada por otros investigadores, cámaras o federaciones internacionales. Con ello, detectamos subsectores con déficit o superávit, y evaluamos a su vez el lugar de los principales orígenes y destinos. Buscamos aportar elementos para determinar la evolución del comercio externo de la actividad durante este siglo, evaluando cambios y continuidades.

Palabras clave: complejo automotriz, comercio exterior, inserción internacional, exportación

ABSTRACT

In this work, a continuation of previous advances, we reconstruct the foreign trade matrix of the Argentine automotive sector between 2002 and 2020, with the objective of identifying the most competitive sections in terms of exports and those with the least capacity, expressed in larger trade

¹ Doctor de la Universidad de Buenos Aires, mención en Historia, Licenciado y Profesor de Historia por la Facultad de Filosofía y Letras (FFyL) de la misma universidad. Es Investigador Adjunto del CONICET (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas), radicado en el CEUR (Centro de Estudios Urbanos y Regionales). Especialista en Historia Económica, se encuentra trabajando sobre la competitividad del sector automotriz en Argentina. Desarrolló investigaciones con el mismo objetivo en otras ramas de la metalmecánica y en el campo de los procesos de trabajo. Docente del Departamento de Historia de la FFyL, UBA. Miembro de la Asociación Civil Centro de Estudios e Investigación en Ciencias Sociales.

deficits. From this approach, we seek to explain the link between the configuration of the trade balance with competitiveness by sector. We carried out a quantitative task, systematizing the statistics collected from the *Sistema de Consulta del Comercio Exterior* (INDEC). We rely on additional data available in other databases (UNCOMTRADE); in addition to information provided by other researchers, chambers or international federations. With this, we detect subsectors with a commercial deficit or surplus, and evaluate the place of the main origins and destinations. We seek to provide elements to determine the evolution of foreign trade activity during this century, evaluating changes and continuities.

Keywords: automotive complex, foreign trade, international insertion, exportation

Introducción

El sector automotriz es una vía de entrada privilegiada para estudiar la industria en un espacio nacional. Por un lado, es un indicador del grado de avance que alcanzó esa estructura. Por el otro, al poner en vinculación una serie de procesos, permite abordar las condiciones fundamentales de lo que se conoce como cadenas de valor. Es decir, de diferentes eslabones de la producción manufacturera de un país y su inserción en el mercado mundial.

En la Argentina la devaluación luego de 2001, la caída del costo laboral y del salario y la posibilidad del estado de subsidiar al sector gracias a los precios agrarios en alza, provocaron un repunte en la actividad luego de la reorganización de los '90. No obstante, luego de 2012-13, el sector comenzó un marcado descenso en sus volúmenes de producción. Más aún: si bien las terminales consiguieron ventas y ganancias récords durante los años de mayor producción, el saldo del complejo continúa, como en la mayor parte de su historia, en déficit. En particular, por la necesidad creciente de importación de autopartes.

En este trabajo, continuación de otras evaluaciones que realizamos previamente, nos proponemos analizar la matriz de comercio exterior del complejo (terminales y conjuntos seleccionados) entre 2002 y 2020, con el objetivo de identificar las secciones más competitivas en términos de exportaciones y las que cuentan con una reducida competitividad que se expresa en déficits comerciales. Adelantamos que este trabajo tendrá un fuerte sesgo cuantitativo. Nos concentramos fundamentalmente en sistematizar las series de comercio exterior correspondientes, con el fin de identificar indicadores que permitan una teorización detallada en consiguientes avances, para analizar en futuros trabajos la competitividad del sector con mayor detalle. Utilizamos la información estadística del Sistema de Comercio Exterior del INDEC (Argentina), además de información brindada por las cámaras de actividad o federaciones internacionales. Complementaremos el análisis con series de otras bases y aportes de otros autores. Con este primer análisis, buscamos aportar elementos al debate sobre el desarrollo industrial en América Latina, en particular en la Argentina.

Antecedentes

Entendemos que el análisis de la matriz de comercio de un determinado país es una vía privilegiada para estudiar la competitividad de sus sectores productivos en términos internacionales. Hay varias corrientes y autores que abordaron teóricamente el concepto de “productividad”

(Chudnovsky et al. 1990; Kosacoff, 1993; Yoguel, 1996; Rieznik 2003; Ubfal, 2004; Coriat y Orsi, 2007 y otros). Este concepto tiene distintas acepciones. Consideramos que el término refiere a la capacidad de proyectarse al mercado mundial en distintas ramas de la producción mediante los mecanismos típicos de la competencia capitalista. Dentro de los abordajes existentes, retomamos los conceptos fundamentales de la ley del valor y la crítica a la concepción ricardiana de las ventajas comparativas (Guerrero, 1995), que señala que la competitividad está determinada por el costo unitario de producción. Los fabricantes que logren producir a un costo menor tenderán a acceder a mayor porción de mercado, avanzando en la concentración y desplazando competidores que produzcan con costos superiores (Shaikh, 2006). Por rama, los fabricantes más eficientes en términos mundiales tendrán menores costos, y estarán en mejores condiciones para ocupar renglones mayoritarios en el mercado internacional. Este fenómeno se encuentra detrás del límite de la producción local argentina, en particular de su industria, para trascender las fronteras domésticas y lograr posiciones en mercados externos. Por eso, consideramos que el análisis del comercio exterior es una vía de abordaje para comprender la competitividad de determinados sectores de la economía. Ello permitirá aportar conocimiento sobre la capacidad de acumulación y las potencialidades y límites de ciertas ramas de la producción.

Destacamos una serie de trabajos recientes que aportan en el sentido que intentamos abarcar aquí. Cabe señalar que existen muchos documentos que abordaron el comportamiento exportador argentino, en perspectiva histórica y en períodos más recientes, que no podremos reseñar en este acotado relevamiento. Señalaremos solo alguno de ellos, que nos aportan argumentos útiles a nuestro estudio.

Carciofi (2019) estudia el devenir exportador de la Argentina durante la última década, mostrando un estancamiento económico y de las ventas externas desde hace al menos ocho años. Señala como condicionantes de la dinámica de exportaciones las transformaciones de la producción a escala mundial (con la expansión de nuevas cadenas globales de valor que multiplicaron los flujos de comercio), el contexto internacional donde se observa en los últimos años un incremento de las políticas proteccionistas (sobre todo desde la guerra comercial), y el papel que va tomando Asia como uno de los centros del comercio a nivel global. El autor señala que los inconvenientes de la Argentina se encuentran en que está poco vinculada a las cadenas globales de valor más relevantes, el estancamiento en el volumen de exportaciones, y desequilibrios internos que no son bien abordados desde el sector público. Ello genera un bajo nivel de exportaciones en relación al tamaño de la economía y a la magnitud de su población, que se convierte en una importante restricción al crecimiento. Reconoce otro déficit vinculado a la integración regional, ya que el funcionamiento del Mercosur establece varios obstáculos a la libre circulación de mercancías. El trabajo brinda un detallado análisis de las capacidades exportadoras del país, y un diagnóstico relevante sobre los problemas que enfrenta la competitividad de varias ramas. En cuanto a las soluciones, el autor sugiere que el país debería profundizar en la denominada “inserción inteligente”, diseñando políticas que permitan potenciar la actividad exportadora a la vez que moderen la tendencia a la apreciación y con una reforma tributaria que permita fijar impuestos más eficientes al comercio exterior sin que afecte las finanzas públicas.

Existen estudios que indagaron sobre la composición del comercio exterior, cuestionando por qué el país no logra asentarse en lo que se conoce como exportaciones “de alta calidad” (Bianco, 2018). Estos productos son los de alto valor agregado y contenido tecnológico, con precios de exportación por encima del promedio general. Bianco señala que la exportación de estas mercancías, según la heterodoxia, permitiría acceder a rentas de innovación. El autor estudia el caso argentino comparando datos de 2003 con 2015, discriminando las manufacturas por su contenido tecnológico en base a datos del INDEC. Encuentra una mejora cualitativa de las exportaciones en lo referente a valor, contenido, y diversificación de destinos. Afirmación cuanto menos polémica, debido a que el propio trabajo muestra que, solo por mencionar el contenido tecnológico, no hay modificaciones sustantivas en el patrón de exportaciones: las no manufactureras y las de bajo y medio-bajo contenido dominan la matriz de ventas externas en ambos puntos de la serie, con una modificación muy menor (89,3% y 82,6% del total, respectivamente). Este punto es reconocido por Bianco, quien indica que solo puede mejorarse esta situación por la incorporación de conocimiento y tecnología, aunque sin brindar demasiadas apreciaciones sobre cómo proceder en ese sentido. Zack y Dalle (2015) identifican un déficit similar, vinculado a la falta de integración del país en cadenas globales de valor de alta complejidad. Para lograr insertarse de forma virtuosa, sostienen que deberían coordinar políticas cambiarias, de administración del comercio y de flujo de capitales, permitiendo financiar el déficit comercial hasta alcanzar el objetivo. La solución de fondo consistiría en mejorar la competitividad, lo que permitiría el doble efecto de reducir importaciones y aumentar exportaciones. Pero ello es una tarea necesariamente de largo plazo, por lo que en el corto y mediano la herramienta a mano es el tipo de cambio. Los autores muestran que el inconveniente de ello es que, por sí sola, no es suficiente para resolver la “restricción externa” o escasez de divisas. Plantean como tarea profundizar en el ejercicio que realizan, pero por rama o de ser posible por partida, estudiando la balanza de cada rubro y los países de origen y de destino.

Fernández y Curado (2019) tienen una inquietud similar: estudiar la matriz de exportaciones en el período 1985-2010 y analizar a partir de ello el vínculo entre el patrón dominante (recursos naturales) con los destinos de esas ventas. Señalan el incremento de Asia como comprador de bienes del mundo, absorbiendo parte de la reducción de las compras de la OCDE. Pero Argentina no pudo hacerse de esos mercados; al contrario, se reforzó la primarización del patrón de exportaciones, donde solo lograron exportarse manufacturas en cierto volumen al Mercosur. Este fenómeno también es destacado por Llach, Rozemberg y Campos (2019) y desde otra perspectiva teórica por Kejsfman (2019), quienes señalan la concentración en pocos destinos de las MOI que se exportan (automóviles, química, siderurgia, medicina); mientras que explican cómo la demanda china favorece la exportación de bienes primarios.

Bekerman y Dulcich (2016) indican que la Argentina no pudo aprovechar el crecimiento de la economía brasileña en el siglo XXI, ya que quien aprovechó esa dinámica fue la exportación china. Los autores atribuyen las dificultades a cambios “endógenos” de la economía argentina (tipo de cambio, políticas desfavorables). Sobre la actividad del autopartismo, algunos ponen en evidencia este desfase entre la industria terminal y el autopartismo en los últimos veinte años. Por lo general, atribuyen esa problemática a una cuestión de “políticas”. El legado del neoliberalismo, que habría profundizado la “desindustrialización” iniciada a finales de los años ‘70, sería el principal factor que impide un crecimiento virtuoso del complejo. Ello provocaría que las políticas actuales sean

insuficientes para corregir el devenir de la actividad (Manzanelli y Castells, 2013). O bien que se encuentren encaminadas, aunque falten detalles por desarrollar (Novick, Rotondo et al., 2009). Otros señalan que los inconvenientes radican en factores diversos, como el reducido grado de protección, la incertidumbre y las fallas de mercado; lo que generó límites en la radicación de inversiones, en la capacidad de acumulación y en el grado de “confianza y respeto en las negociaciones cliente-proveedor” (Cantarella, Katz et al., 2008: 39). Manzanelli y Castells agregan que las estrategias de las multinacionales en la nueva división del trabajo descartan a la región como una plataforma de producción de autopartes, lo que profundiza esta dificultad. En relación a las exportaciones, Baruj et al (2017) caracterizan un contexto de incremento de la brecha tecnológica con Brasil, caída de las exportaciones y de crisis de la actividad. Asumen que buena parte de las dificultades de la inserción exportadora del complejo se debe a las “estrategias de las terminales” a escala global. Eso repercutiría en la estructuración de un sector que genera poco valor agregado y que es demandante de importaciones. Proponen en ese sentido estimular el desarrollo de proveedores locales y estimular la instalación de autopartistas internacionales. No obstante, pierden de vista que, en otras condiciones histórico – económicas, la dinámica exportadora de la actividad no fue muy diferente (Bil y Harari, 2020). En consecuencia, las políticas propuestas en este punto pueden chocar con condicionantes estructurales más profundos que no son abordados en este trabajo.

Otros indagaron el peso del factor de la logística sobre el desempeño exportador, lo que puede potenciar las exportaciones al reducir costos. El estudio de Marinucci (2019) destaca que la Argentina pierde posiciones en el comercio mundial desde la posguerra, y en los últimos años entra en una depresión pronunciada luego de 2011. Más allá de causas de corto plazo, subraya las estructurales: rezago tecnológico, brechas de infraestructura, de productividad o innovación, una ineficiente burocracia que genera demoras innecesarias, entre otras. La cuestión de la logística se introduce en estas últimas. A partir de un abordaje con datos de bases del Banco Mundial y entrevistas a actores claves, identifica problemas en el área de regulación de políticas (Aduana, infraestructura) que influyen de forma negativa sobre la competitividad. Para ello, sugiere mejorar la interacción entre el sector público y el privado, con énfasis en la ampliación de la infraestructura vinculada a reducir los costos de exportación. No indagaremos en esta línea en nuestro trabajo, aunque es necesario destacar el avance realizado en este campo fundamental para comprender los límites de la competitividad.

Señalados los antecedentes principales, desarrollamos a continuación el análisis de la balanza comercial de las actividades principales.

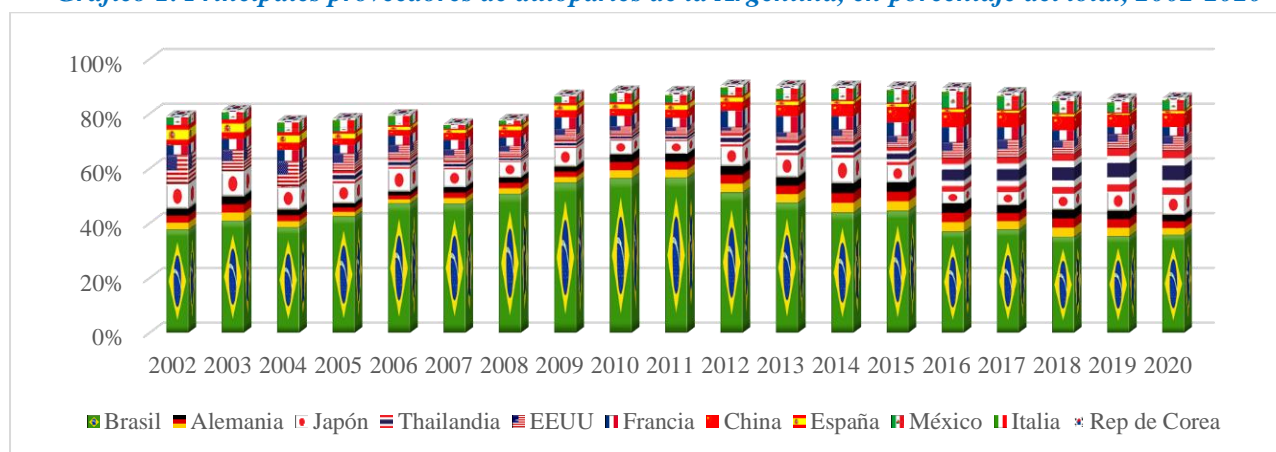
El comercio de autopartes desde y hacia la Argentina

La industria automotriz es una de las actividades *manufactureras* centrales en el país. Con una historia que se inicia a mediados de siglo XX, los intereses de los capitales de esta rama explican en gran medida el proceso de conformación del Mercosur entre los '80 y los '90. Si bien se desarrolló una industria terminal de cierta magnitud y una auxiliar de proveedores, la Argentina es importadora neta en lo que respecta a partes y conjuntos. En este acápite, revisamos la dinámica de importación de los principales productos para fabricar un vehículo. Reconstruimos la serie de importación de más de 100 partidas arancelarias de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM). Para facilitar la exposición, las agrupamos en conjuntos específicos. A saber:

- *Motor*: incluye las partidas *aros de pistón, bielas, bloques-culatas-cárteres, camisas de cilindro, carburadores, columnas, culatas, demás partes y piezas, filtros de escape, guías de válvulas, motores, pistones, tubos de admisión o escape, válvulas.*
- *Conjuntos*: incluye las partidas *cajas de cambio, cajas de dirección, embragues, frenos y servofrenos.*
- *Sistema eléctrico y señalización*: incluye las partidas *control eléctrico de sistemas (varias partidas), dispositivos de comando para discapacitados, eliminador de vaho y escarcha, equipos de audio, aparatos digitales de medición, aire acondicionado, faros-luces-indicadores de maniobra, generadores de aire caliente, inyectores, limpiaparabrisas, paneles de instrumentos, partes, señalización acústica.*
- *Suspensión y ejes*: incluye las partidas *ejes y sus partes (varias partidas), suspensión y sus partes.*
- *Neumáticos y productos de caucho*: incluye varias partidas de este producto.
- *Seguridad*: incluye *cinturones de seguridad, bolsas y mecanismos de airbag, espejos retrovisores, guardabarros, paragolpes.*
- *Productos metalúrgicos*: incluye partidas como *carrocerías, cerraduras, chasis, radiador y parrillas, puertas, ruedas y sus partes, silenciadores y escapes.*

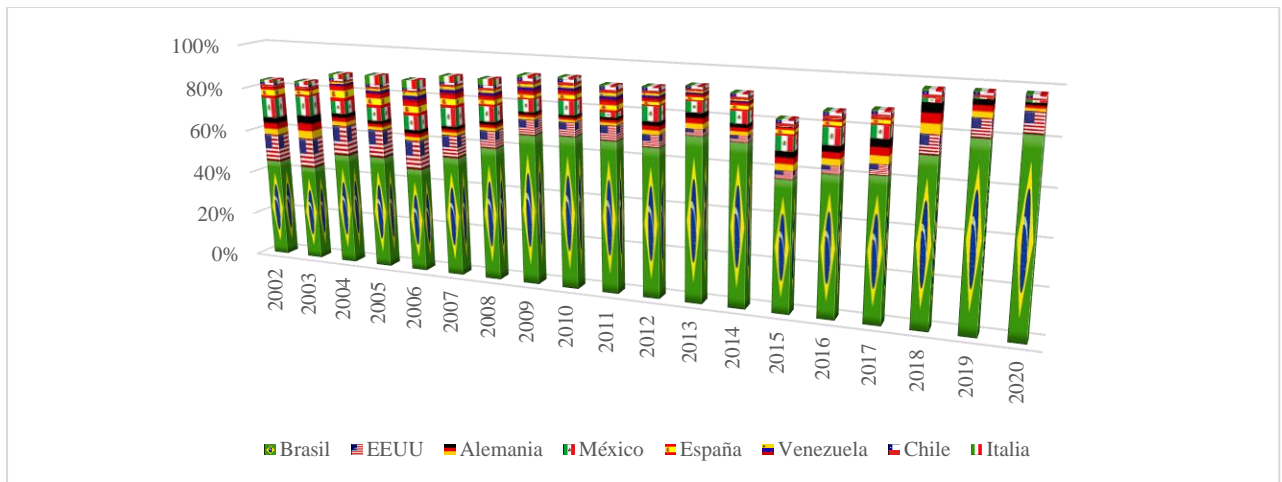
En primer lugar, veamos el panorama general de importación y exportación en los siguientes gráficos:

Gráfico 1. Principales proveedores de autopartes de la Argentina, en porcentaje del total, 2002-2020



Fuente: elaboración propia en base a *Servicio de Consulta de Comercio Exterior (INDEC)*

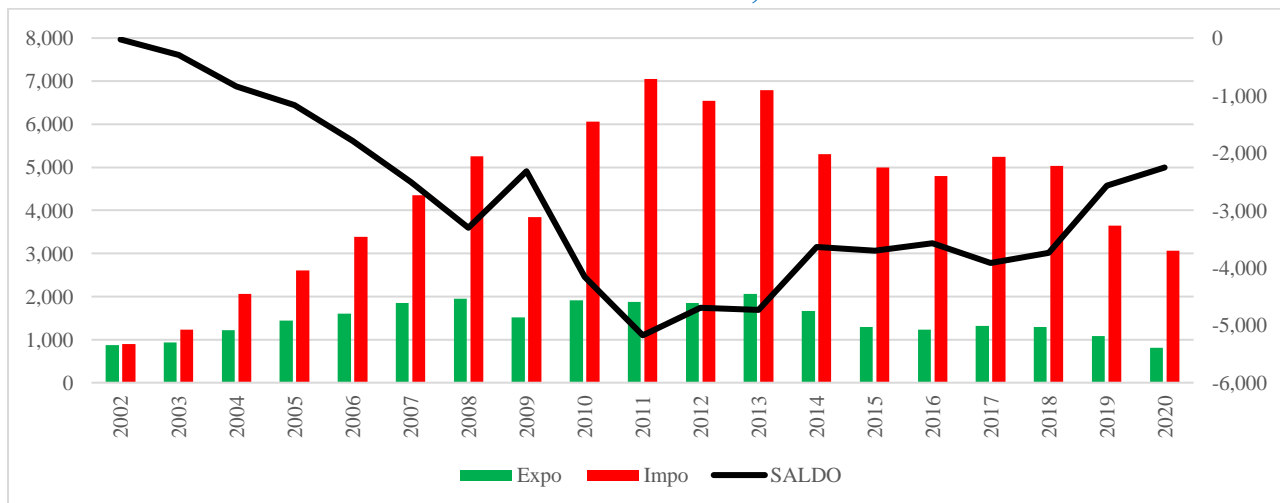
Gráfico 2. Principales destinos de las autopartes de la Argentina, en porcentaje del total, 2002-2020



Fuente: elaboración propia en base a *Servicio de Consulta de Comercio Exterior (INDEC)*

Observamos que Brasil es tanto el principal proveedor como el primer cliente de las autopartes argentinas. Aunque entre los proveedores, hay una mayor diversificación. Incluso, desde 2011, Brasil pierde peso en manos de otros competidores como Tailandia, China, o los Estados Unidos. A nivel del saldo comercial, el resultado puede observarse en la gráfica 3:

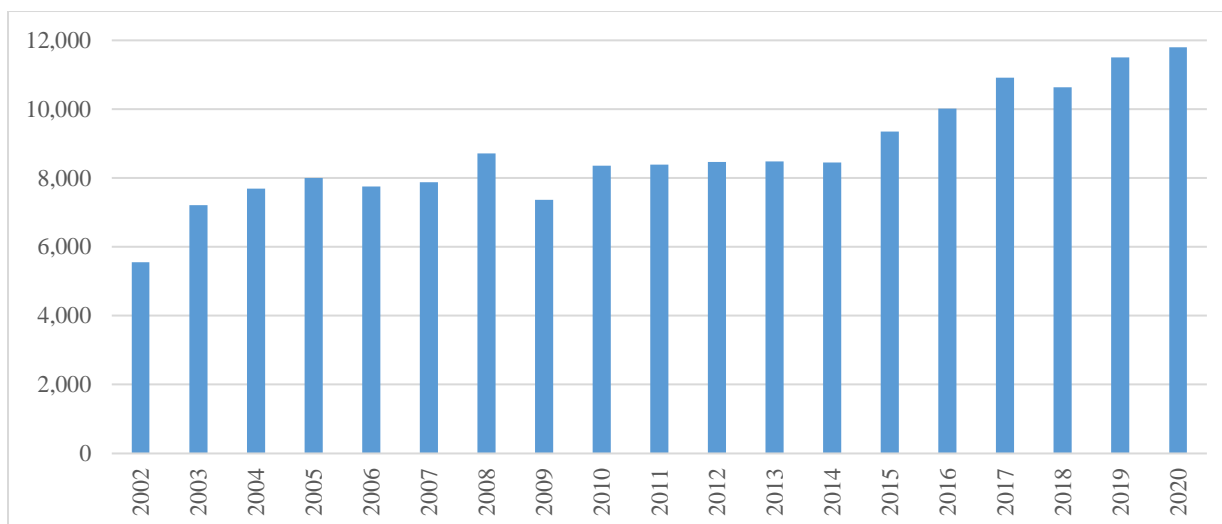
Gráfico 3. Importación y exportación de autopartes de Argentina (eje izquierdo) y saldo (eje derecho), en millones de dólares de 2020, 2002-2020



Fuente: elaboración propia en base a *Servicio de Consulta de Comercio Exterior (INDEC)*

Se evidencia que, en las últimas dos décadas, la balanza comercial de autopartes fue negativa, a excepción del año 2002. Más aún, el rojo más agudo se produjo en los momentos de mayor producción: en 2011-13, cuando se fabricaron en promedio 795 mil vehículos por año, el déficit acumulado fue de 14.604 millones de dólares (4.868 millones al año promedio). Esto evidencia un primer punto: la imposibilidad de disminuir el peso de las partes importadas por vehículo fabricado, uno de los indicadores de la baja eficiencia del sector autopartista (gráfico 4).

Gráfico 4. Valor de importación de autopartes sobre vehículos totales producidos al año, en dólares de 2020, 2002-2020



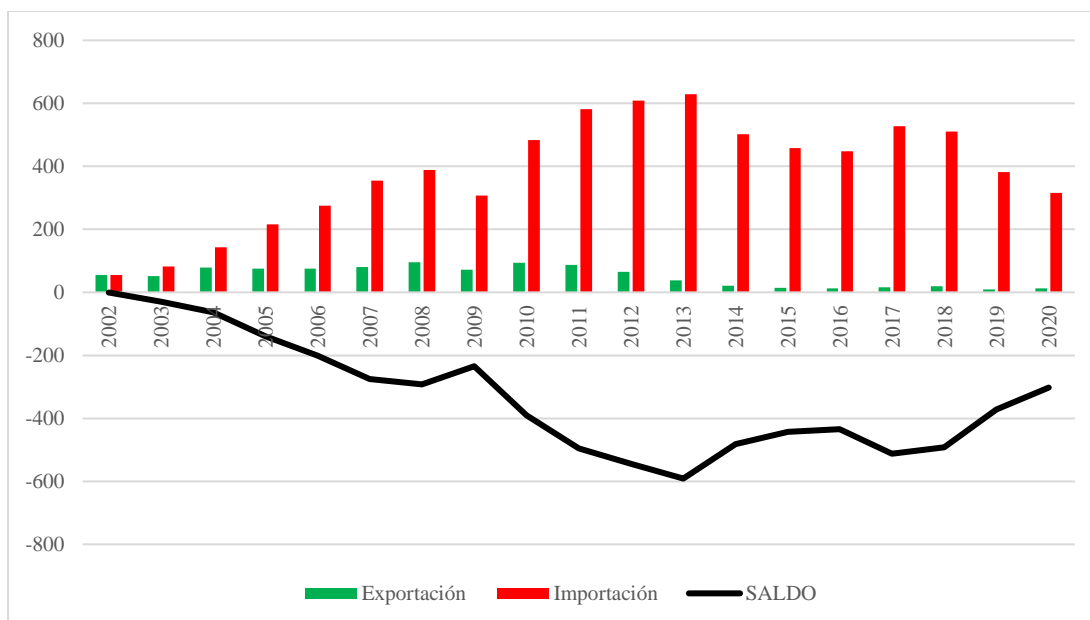
Fuente: elaboración propia en base a datos de ADEFA y gráficos anteriores

Como puede deducirse del gráfico previo, en el siglo XXI no parece producirse un fenómeno de sustitución en el campo de las autopartes. De hecho, luego de la crisis de 2009 el contenido de valor de partes importadas por vehículo producido comienza a aumentar, pasando los 10 mil dólares de importación por unidad en 2016, y llegando a casi 12 mil el último año. Veamos entonces la situación por sector y por principal proveedor/destino, buscando identificar partes o conjuntos con su capacidad competitiva.

Sistema eléctrico y señales

En este subsector, la Argentina tiene un déficit considerable. Hasta 2010, el país exportaba por un valor de 75,4 millones de dólares al año, e importaba por 256 millones. Luego, los volúmenes de exportación se redujeron un 60%, mientras que las importaciones casi se duplicaron, pasando a un promedio de 496 millones. Ergo, el déficit durante la última década trepó a 466,7 millones de dólares promedio al año.

Gráfico 5. Importación y exportación de autopartes del subsector sistema eléctrico y de señalización de Argentina (eje izquierdo) y saldo (eje derecho), en millones de dólares de 2020, 2002-2020



Fuente: elaboración propia en base a *Servicio de Consulta de Comercio Exterior (INDEC)*

Se evidencia un elevado déficit en este renglón, en particular entre 2010 y al menos 2018, cuando el mismo superó los 400 millones de dólares al año. Consideramos relevante destacar lo sucedido con ciertos apartados: por ejemplo, en controles eléctricos de sistemas, entre 2004 y 2010 la exportación de la Argentina alcanzó un promedio anual de casi 44 millones de dólares, con Brasil como principal comprador. Luego, de 2015 a 2020, el valor exportado fue de apenas 4,7 millones (casi 10 veces menos). Por su parte, se importó en este renglón por un valor promedio de casi 80 millones por año entre 2003 y 2011, mientras que en el período siguiente (2012-2020) el valor anual promedio fue de 135,7 millones de dólares. Brasil y Japón son los principales proveedores, con entre el 20 y el 42% según el año el primero y 6,3 y 35,2% el segundo.

En relación a partes de señalización, el promedio de exportaciones fue de 8,75 millones de dólares anuales entre 2002 y 2012. Pero luego desciende, primero a un promedio de 5 millones y durante los dos últimos años apenas a 2,9 millones de exportación anual. Nuevamente, Brasil absorbe la casi totalidad de las compras: luego de 2012, no bajará del 56% de participación. Hacia el comienzo del período estudiado, Francia tenía cierto peso en las exportaciones (un 22% del valor entre 2002 y 2005), pero luego su participación disminuyó sensiblemente, a menos del 10% (salvo un 12% en 2016) y en 2020 con apenas un 0,9%. Por su parte, las importaciones de este renglón tuvieron su pico entre 2012 y 2017, con aproximadamente 140 millones en compras por año. En 2019-20, el monto cayó a 98 millones al año. El saldo negativo se incrementó de forma progresiva: 19,5 millones por año entre 2002-06, 77 entre 2007 y 2010, y 136 millones entre 2011 y 2018. Con la crisis y la caída de importaciones, el saldo negativo se redujo a 95 millones de dólares al año en 2019-20.

Entre 2004-2011 se exportaron en promedio 9,8 millones de dólares al año de limpiaparabrisas. Pero de 2012 en adelante, cayó a 1,9 millones. Aunque es llamativo lo de los últimos tres años: 0 en 2018, 11.600 dólares en 2019 y menos de 4 mil en 2020. Brasil es el principal y casi único comprador. Es interesante que en el primer sub-período señalado, el saldo era levemente superavitario, ya que las importaciones promediaron 9,3 millones de dólares. Aunque en el período posterior, mientras las

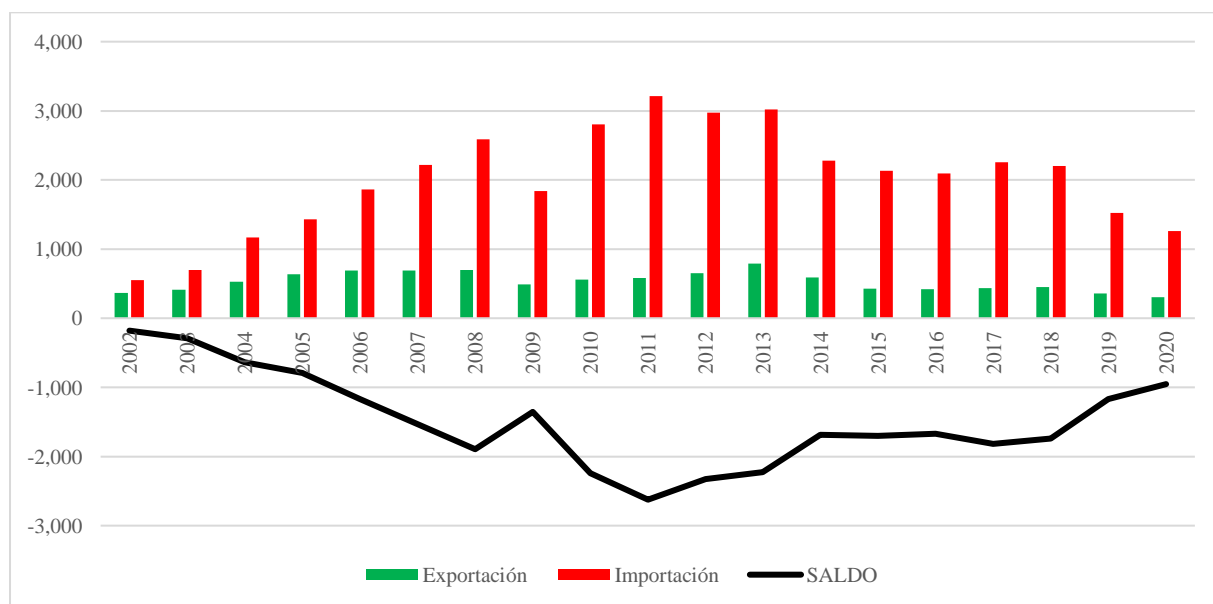
exportaciones se desplomaban, las compras al exterior se elevaron a 11,8 millones promedio anual. Brasil es el principal proveedor, con el 60% de las ventas a la Argentina en todo el período (con picos de casi el 78% en 2019-2020).

Otro renglón que sufre una evolución similar al anterior es el de paneles de instrumentos. Los mismos tienen un récord de exportaciones de 11,1 millones de dólares anuales en 2008-2012. Pero luego vuelven a descender, quedando en poco menos de 250 mil dólares en 2019 y en 2020. Brasil, nuevamente, es el comprador casi exclusivo: por ejemplo, entre 2007-2012 adquirió el 95% de las exportaciones argentinas. En los últimos cinco años compró el 85% de este rubro. En cuanto a las importaciones, en 2008-2012 alcanzaron los 14 millones anuales. A partir de ese momento ingresó en una trayectoria descendente, y en los últimos dos años registró un promedio anual de 867 mil dólares. El déficit más importante se produjo en 2004-07, con 13,88 millones de dólares anuales. Luego disminuyó y en los últimos años se ubicó en los 630 mil dólares, debido al desplome de las importaciones.

- *Motor y sus partes*

Aquí se encuentra el mayor déficit del sector autopartista. En todo el período, la exportación promedio de la Argentina se ubicó en torno a 531 millones de dólares. La importación, casi cuatro veces superior. El déficit anual alcanzó los 1.474 millones de dólares, con un pico en 2010-13, donde el valor fue de 2.355 millones.

Gráfico 6. Importación y exportación de autopartes del subsector motor y sus partes de Argentina (eje izquierdo) y saldo (eje derecho), en millones de dólares de 2020, 2002-2020



Fuente: elaboración propia en base a Servicio de Consulta de Comercio Exterior (INDEC)

Aquí ocurre algo similar a lo reseñado para el grupo de piezas previo, aunque con la excepción del comercio de válvulas. En el caso de aros de pistón, mercancía con una larga historia de producción



local (Bil, 2017), hasta 2011 exportaba 20 millones de dólares al año en promedio. Pero de 2012 en adelante, las ventas externas merman hasta casi desaparecer, con una media de 200 mil dólares. En 2019 y 2020, el promedio fue de 55 mil. El principal mercado es Brasil, con un 60% del valor promedio, y EE.UU. que hasta 2011 absorbe el 24%. Este último destino casi desaparece, aunque en los últimos años llegó a adquirir casi un tercio de lo poco que se exporta. En importaciones, hasta 2011 se compraban 51 millones promedio de este producto. Brasil era el proveedor principal, aunque también aparece Tailandia como un vendedor de peso hasta comienzos de la segunda década del siglo. Desde 2012, este país casi desaparece, y la importación promedio baja a 14 millones de dólares al año. En resumen, el déficit de este producto llegó a los 41 millones de dólares al año entre 2005 y 2011. Entre 2012 y 2020, se redujo a 13,9 millones por año.

El caso de los blocks, culatas y cárteres es similar. En cuanto a la exportación, es una partida con considerables ventas al exterior, alrededor de 42,6 millones entre 2005 y 2011. Luego, desciende a 10,9 millones y en los últimos dos años el promedio fue de apenas 5,5 millones de dólares. Brasil es el principal comprador, mientras que Alemania tiene algún peso como cliente al inicio de la serie, pero a partir de 2013 desaparece. La importación es muy superior: entre 2005 y 2011, alrededor de 120,7 millones de dólares al año. En 2012-14, 207,4 millones. Como en el resto de las partidas, las compras externas caen luego de 2014, aunque mantiene un volumen considerable: 58,4 millones por año entre 2019 y 2020. Los proveedores principales son Japón y Brasil, que se intercalan el liderazgo a lo largo de la serie. El déficit más agudo se da en los mejores años de exportación: 166,9 millones de rojo promedio por año entre 2010 y 2014. La caída en las importaciones lo reduce posteriormente, aunque en 2019-20 aún se mantiene en un negativo de 52,9 millones al año.

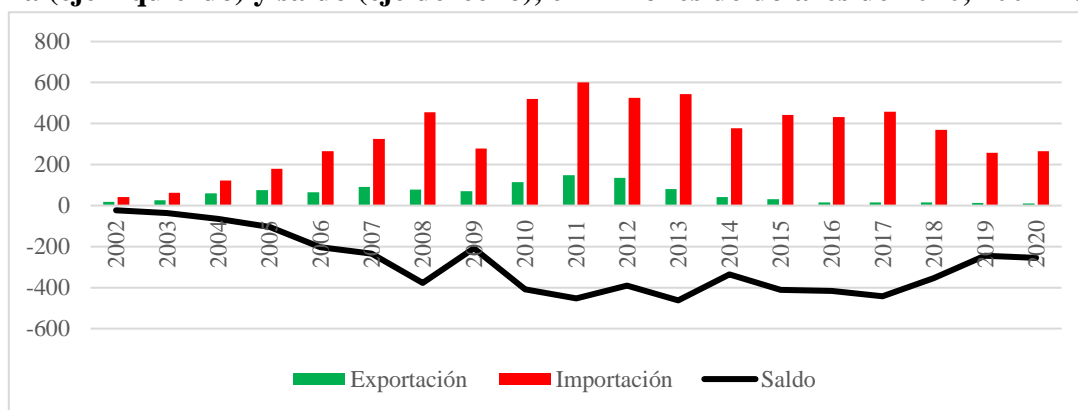
Los motores son un producto que cuenta con una larga tradición de producción y exportación desde el país. En 2013-18, se exportaron casi 207 millones de dólares al año. Durante 2019-20, el valor cayó a 164 millones. De nuevo, Brasil fue el mayor cliente, aunque aparecen en distintos años como compradores países como Italia, Turquía, México, y otros. Pero la importación fue muy superior: entre 2008 y 2018, el promedio fue de 859,5 millones por año. Los últimos dos años descendió considerablemente, aunque se mantuvo tres veces por encima de las exportaciones: 461 millones del año. Durante la primera década del siglo Brasil fue el proveedor casi exclusivo, pero desde 2010 Alemania crece y se ubica a la par del país vecino. Con estas cifras, el déficit durante el período 2008-2013 alcanzó los 772 millones de dólares anuales. A partir de ese año cae por el menor flujo de importaciones, y en los dos últimos años promedia 296,6 millones por ejercicio.

El caso de las válvulas es el único que va contra esta corriente deficitaria. Entre 2008 y 2014, se exportaron 84,3 millones de dólares por año. En el bienio 2019-20 cayó el volumen, aunque en una magnitud mucho menor que el resto de los productos: se exportaron 75,1 millones de dólares anuales (un 11% menos que durante los años previos). Los destinos fueron variados: EE.UU., Brasil, Alemania, México, Francia (aunque en los últimos años merma sus compras), Suecia, Italia, Austria, como los principales. En cambio, se importó poco durante este siglo: entre 2008-18, solo 7,3 millones de dólares por año. En los últimos dos años, descendió levemente a 6,9 millones anuales. EE.UU. y Brasil son los principales proveedores. Aquí si encontramos un considerable superávit durante el período, que entre 2011-18 ascendió a 82,4 millones de dólares por ejercicio.

- *Productos metalúrgicos*

En este conglomerado de mercancías, la Argentina exportó por un promedio de 102,5 millones de dólares en su mejor etapa (2007-2013). Entre 2016 y 2020 se redujo casi un 87%, a 13,7 millones de dólares al año. Por su parte, las importaciones se ubicaron en el promedio de los 344 millones de dólares anuales. En los últimos dos años, cayó a 261 millones de dólares por año. El déficit del período 2010-18 se ubicó en torno a los 408,5 millones de dólares, mientras que en los últimos dos años bajó a 251 millones.

Gráfico 7. Importación y exportación de autopartes del subsector *productos metalúrgicos* de Argentina (eje izquierdo) y saldo (eje derecho), en millones de dólares de 2020, 2002-2020



Fuente: ídem anterior

En este conjunto incorporamos varios productos. Entre ellos, las carrocerías. Este es un sector llamativo, ya que a diferencia del resto intercala años de superávit y déficits considerables. En cuanto a las exportaciones, entre 2007 y 2013 se exportaron 54,7 millones de dólares al año. Luego, la exportación cae vertiginosamente al punto de arañar apenas los 585 mil dólares al año entre 2016 y 2020. Brasil compra casi toda la exportación argentina. Asimismo, se importa relativamente poco: entre 2007 y 2013, solo 6,5 millones de dólares. Pero luego crece a 22,6 millones. Siempre con Brasil como principal proveedor. En consecuencia, entre 2002 y 2013 hay un leve superávit de 30 millones de dólares al año, pero entre 2014 y 2020 hay un rojo de 18,9 millones anuales. Aunque el balance de todo el período es levemente positivo.

Las cerraduras para vehículos tienen un saldo negativo. Apenas durante algunos años su exportación superó los 400 mil dólares. Pero la importación es muy superior: 50,5 millones de dólares al año entre 2008 y 2015. Nuevamente, las importaciones provienen de Brasil, mientras que Tailandia y China se ubican en una segunda posición.

En chasis y motores, entre 2004 y 2009 se exportaron 12,7 millones de dólares. De 2010 a 2017, cae a 2,6 millones. Luego de eso, no hay registros. Los compradores son Venezuela y Perú. Por su parte, la importación es elevada: 171 millones de dólares por año entre 2010 y 2017. Los últimos tres años el valor promedio cayó a 76,3 millones. En consecuencia, el déficit 2010-17 fue de 168,4 millones de dólares anuales. Brasil es casi el único proveedor.

En puertas, la exportación alcanzó 12,6 millones entre 2006 y 2013. Pero luego cayó, y en los últimos dos años apenas alcanzó los 1,9 millones. Brasil es el destino mayoritario, y en menor medida aparecen Venezuela y Alemania. Las importaciones entre 2006 y 2013 llegaron a los 23,3 millones de dólares, mientras que en 2019 fueron de 12 millones y en 2020 4,9 millones. Principalmente, provistas



por Brasil y Francia. El déficit llegó a 11,5 millones entre 2007 y 2015, y a 6,5 millones en el último bienio.

En radiadores y sus partes, entre 2004 y 2012, se exportaron 9,4 millones de dólares; entre 2014 y 2020 cayó a 2,2 millones de dólares. Brasil es el principal comprador; EE.UU. tiene peso durante la primera década, pero en 2013-14 cae y poco después desaparece como comprador. En importaciones, las mismas se elevaron a 61,3 millones de dólares entre 2008 y 2015. En el último bienio, el valor fue de 27,1 millones. Brasil es el principal proveedor, mientras que Francia y China aparecen en un segundo lugar. El balance arroja un déficit de 52,4 millones de dólares entre 2007 y 2015. Durante el último bienio, fue de 24,7 millones.

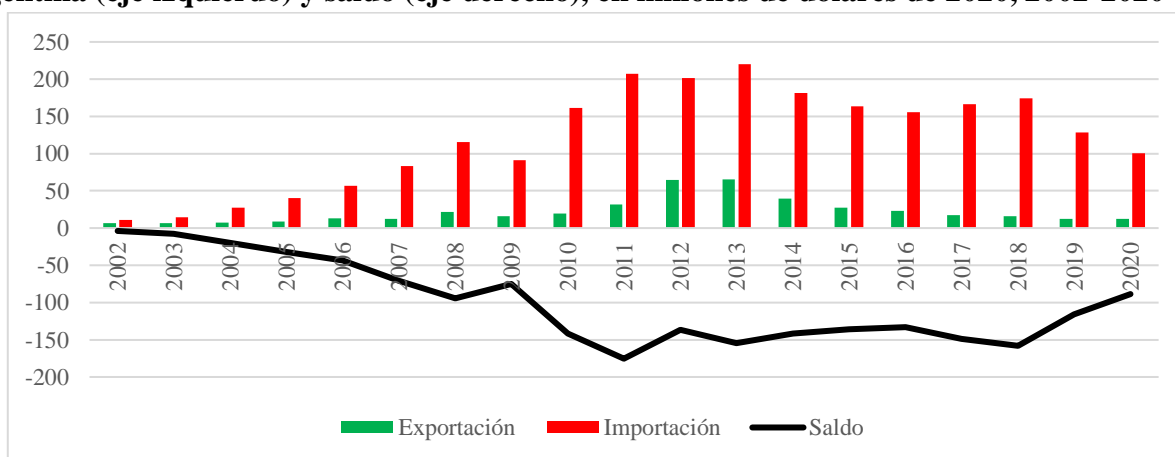
En ruedas y partes, la exportación llegó a los 15,8 millones de dólares entre 2007 y 2013. Posteriormente decae, quedando en 3,3 millones al año en 2016-2020. La importación en 2007-2017 fue de 133,4 millones promedio al año. En 2019-20, de 90,4 millones. Brasil es el principal cliente y proveedor. Como vendedor, hasta 2012 acapara el 75% de las importaciones; desde ese año comienza a crecer China, que para 2015-20 alcanza el 14% de las compras de Argentina, dejando a Brasil en un 53,7%. De esta forma, el déficit 2007-20 registró un promedio de 117,3 millones de dólares anuales.

Por último, los silenciadores y caños de escape tienen una acotada exportación. El mejor momento es el período 2010-13, con un monto de 4 millones anuales. En 2019-20, se redujo a 1 millón por año. Se vende al Brasil, aunque en algunos momentos aislados Alemania es el principal comprador. La importación fue, entre 2008-18, de 28,2 millones de dólares anuales. En el bienio 2019-20, de 16,5 millones. Los proveedores son los mismos, Brasil y Alemania, país que crece en los últimos años. El balance arroja un déficit de 23,8 millones de dólares al año entre 2008 y 2020.

- *Implementos de seguridad*

En los implementos de seguridad, la exportación alcanzó los 31 millones de dólares al año en el período 2011-2020. La importación en ese mismo período fue de 170 millones, lo que arroja un déficit anual de casi 140 millones de dólares.

Gráfico 8. Importación y exportación de autopartes del subsector *implementos de seguridad* de Argentina (eje izquierdo) y saldo (eje derecho), en millones de dólares de 2020, 2002-2020



Fuente: ídem anterior

En bolsas para airbag y cinturones de seguridad, hay cierto nivel de exportación hasta 2008-2010. Luego de esa fecha, se reduce a montos insignificantes. En ambos productos, la importación se dispara desde esa fecha: en cinturones de seguridad y partes alcanzó un promedio anual de 40 millones

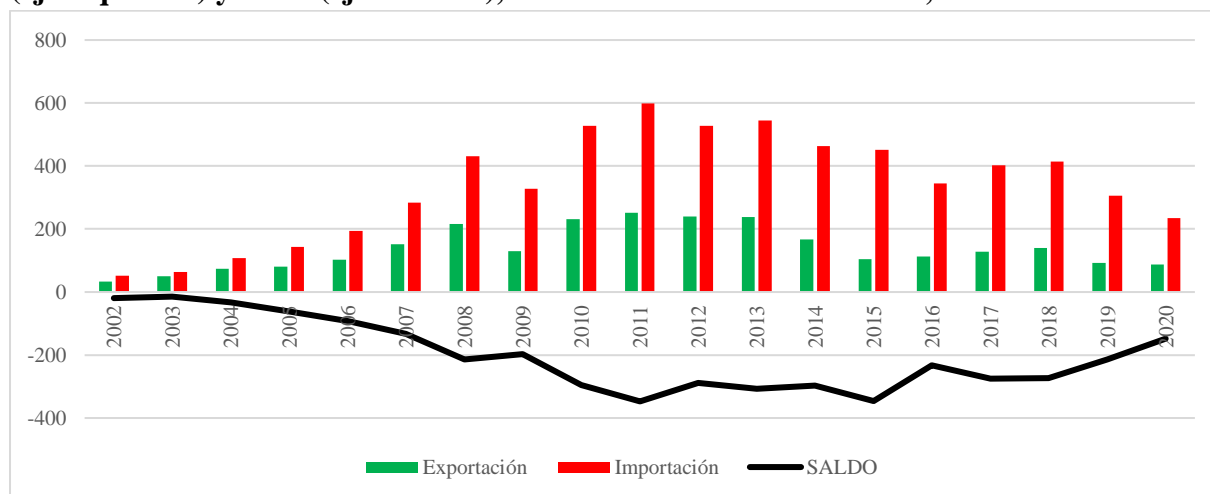


entre 2010 y 2020; mientras que en airbags y partes el monto anual fue de 51 millones de dólares. En ambos, Brasil es el principal proveedor. En cinturones, la República Checa se hace con el segundo lugar con un 13% del valor importado por la Argentina; mientras que en la otra partida Tailandia araña el 18% desde 2014 a 2020. En paragolpes, se exportaron 27,3 millones de dólares al año entre 2010 y 2018. Durante los últimos dos años, 10,7 millones. Brasil fue el principal cliente, mientras que Tailandia registró compras con peso durante un trienio (2011-13). Alemania y Sudáfrica también aparecen como clientes eventuales de peso. En importación, encontramos entre 2010 y 2018 35,1 millones de dólares promedio anual, mientras que en 2019-20 se redujo a 25,2 millones. Brasil se ubicó como el proveedor principal, mientras que Alemania aparece en un segundo lugar, más atrás. Si bien sostiene un déficit de 7,8 millones por año en 2010-2018, y en los últimos dos de 14,5 millones; tiene algunos años de superávit, que coinciden con los momentos de altos déficits de otros productos. Por ejemplo, 2012, con 20,3 millones y 2013 con 15,1 millones.

- *Suspensión y ejes*

La exportación de suspensiones y ejes registró un promedio anual de 164 millones de dólares entre 2007 y 2020. Aunque para ese mismo lapso, la importación trepó a 421 millones por año. De esta forma, se constituye como otro renglón deficitario en el balance autopartista.

Gráfico 9. Importación y exportación de autopartes del subsector *suspensión y ejes* de Argentina (eje izquierdo) y saldo (eje derecho), en millones de dólares de 2020, 2002-2020



Fuente: ídem anterior

En este apartado, tanto los ejes como las suspensiones registran montos considerables, dentro de lo que monta el negocio automotriz en la Argentina. En el primero, la exportación en 2007-2014 llegó a 133,5 millones anuales, descendiendo hasta los 50,1 millones en el último bienio. Brasil fue el destino principal, con EEUU en segundo lugar hasta que se desploma como comprador en 2014. México aparece en una tercera posición. La importación durante el lapso 2007-2014 alcanzó por su parte los 342,5 millones. En 2019-20, fue de 184,3 millones por año. Brasil fue el proveedor dominante, con Alemania algo más atrás y EEUU tercero. El déficit anual de 2010-18 fue de 221,8 millones, y en 2019-20 de 134 millones.

En las suspensiones, la exportación alcanzó los 67,9 millones al año entre 2008 y 2018, y los 40,2 millones en 2019-20. El cliente fundamental es Brasil, con demanda también desde los EE.UU.,

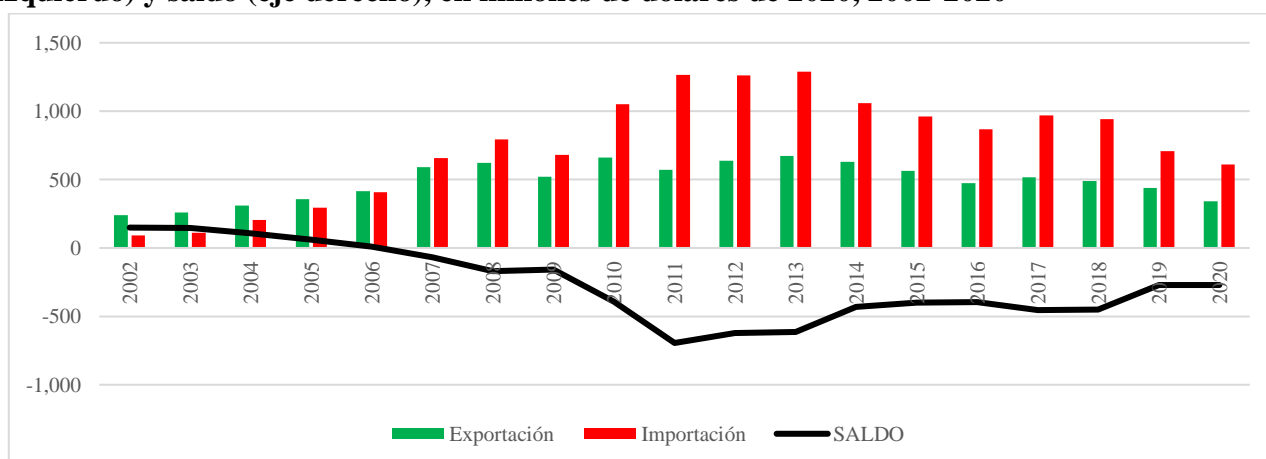


Alemania y en menor medida México, Uruguay y Bélgica. Pero aquí también la importación fue mayor: en 2008-18, 136,3 millones y en 2019-20 89,8 millones. Brasil explica el 57,6% de las importaciones mientras que Francia, con peso en la primera década del siglo, pierde posiciones a partir de 2010. Por su parte, cabe destacar la evolución de China: mientras que en 2004 tenía solo el 0,9% de las importaciones argentinas, en los últimos 3 años explicó más del 10% de las compras externas en este apartado.

- *Conjuntos*

Aquí, la Argentina exportó en su mejor período (2007-2018) un promedio de 579,5 millones de dólares al año. Entre 2019 y 2020, este valor cayó un 32%, a 388,4 millones. Por su parte, se importó entre 2007 y 2018 por 982,9 millones al año (en el último bienio cayó a 659 millones). Por ende, nuevamente nos encontramos con déficit, en este caso de 403,4 millones de dólares al año en 2007-2018.

Gráfico 10. Importación y exportación de autopartes del subsector *conjuntos* de Argentina (eje izquierdo) y saldo (eje derecho), en millones de dólares de 2020, 2002-2020



Fuente: ídem anterior

Las cajas de cambio tienen un elevado monto de exportación, al punto que fueron señaladas como un posible nicho de inserción internacional del autopartismo argentino durante la década previa: promedio anual de 543,2 millones de dólares entre 2007 y 2019, mientras que en 2020 el monto llegó a 332,7 millones. El destino prioritario es Brasil, con el 60% de las compras entre 2006 y 2018. México acapara el 10% y España el 9% de los envíos internacionales de la Argentina. Por su parte, la importación comienza en un nivel bajo, pero aumenta de forma progresiva y en el mismo período (2007-19) llega a 629,5 millones de dólares, mientras que en 2020 alcanzó los 409,6 millones. Por ese motivo, entre 2002 y 2009 la actividad tiene un superávit de 109 millones de dólares al año, pero a partir de ese entonces y hasta el final de la serie (2020), el déficit anual trepó a 133 millones de dólares. Los principales proveedores fueron Brasil (un 30,4% del valor entre 2007-19), Japón (22,7%) y los EEUU con una menor proporción (5%). Otro producto en este grupo son las cajas de dirección, con una escasa exportación: entre 2007 y 2020, 5 millones al año. Brasil es el destino, y Colombia adquiere cierto monto. La importación es más de diez veces mayor: 62,6 millones en el mismo período. Brasil es el proveedor principal hasta 2015, con el 54% promedio, pero en 2016 China lo supera y pasa a acaparar el 33% de la importación argentina. El déficit anual se elevó a 57,6 millones.

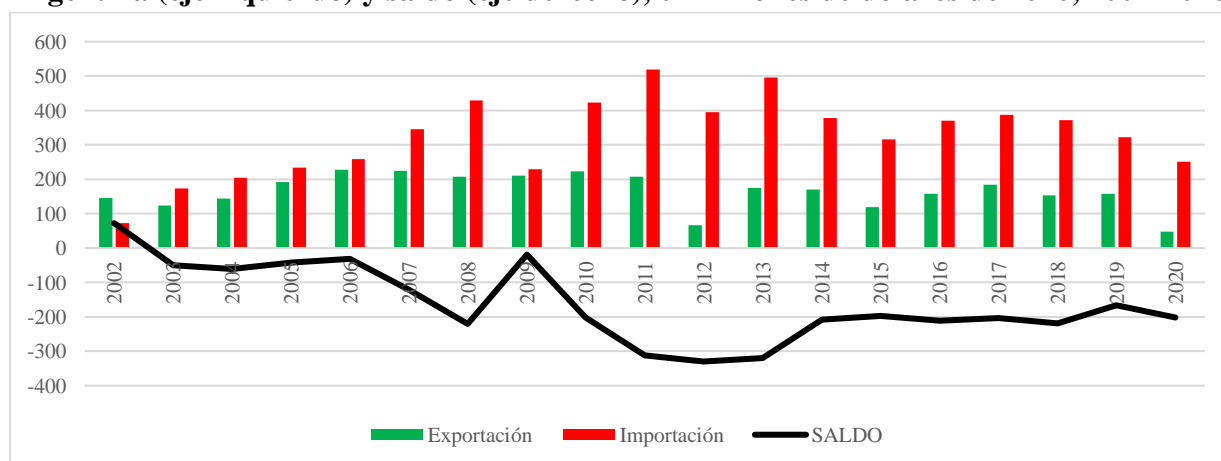
La Argentina exportó embragues por 13,4 millones de dólares entre 2005 y 2012. Luego de ello, en 2016-2020 solo despachó por 3,5 millones. Alemania y Brasil son los mayores compradores. La importación en el primero de los períodos llegó a 67,6 millones, aunque durante el último bienio registró 46,2 millones. El proveedor principal es Brasil, en segundo lugar, Alemania y desde 2015 China llega al 5%. El déficit alcanzó 54,2 millones por año entre 2005 y 2012, y en el último bienio fue de 43,4 millones.

Por último, se exportaron 25,3 millones de dólares al año en frenos en el lapso 2007-2011. Después de ello, el monto cayó y en 2017-2020, apenas 1,5 millones por año. El cliente fundamental es Brasil, y más lejos se ubican como destino Uruguay y los EE.UU. La importación se disparó desde 2007. De ahí a 2020, el valor fue de 195,5 millones anuales. Brasil es el proveedor primario, y Francia aporta un valor menor sobre todo en el período 2011-16. El déficit 2008-20 fue de 190,9 millones al año.

- *Productos de caucho*

Para el caso de los productos del caucho, sector de larga historia en el país, entre 2005 y 2019 el valor de exportación alcanzó los 178,3 millones de dólares al año. En 2020, se redujo a menos de la tercera parte, 48 millones. En ese mismo período, la importación fue de 365,2 millones de dólares, y si bien en 2020 descendió, lo hizo a un ritmo menor que las exportaciones. Durante este último año, alcanzó los 250,8 millones. De 2007 en adelante, el déficit promedio anual es 209,5 millones de dólares.

Gráfico 11. Importación y exportación de autopartes del subsector *productos de caucho* de Argentina (eje izquierdo) y saldo (eje derecho), en millones de dólares de 2020, 2002-2020



Fuente: ídem anterior

En neumáticos, la Argentina exportó por año 208,4 millones de dólares entre 2006 y 2011. De ahí en adelante, se vuelve irregular, con años cercanos al promedio y con otros por debajo de los 60 millones de exportación. Brasil es el principal cliente, con los EE.UU. en un segundo lugar. También se exportó en menor medida a países de la región, como Paraguay, Uruguay, Chile, México, Colombia, Bolivia. La importación alcanzó entre 2006-2020 358 millones de dólares anuales; provisto en un 65% por Brasil. En ese sentido, el déficit 2008-2020 fue de 210 millones de dólares.

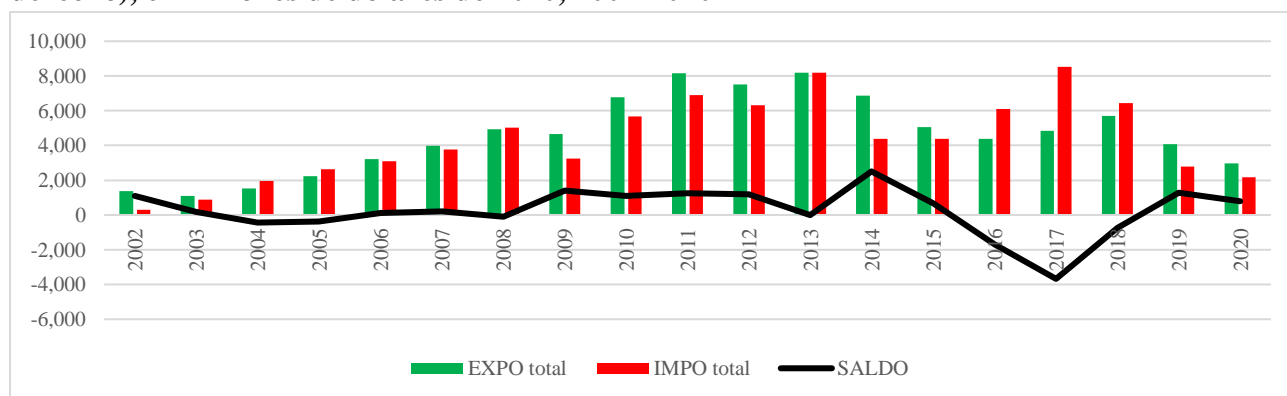
- *Vehículos*

El caso de vehículos es particular. El sector tiene superávit durante buena parte de la serie: entre 2006-2014 exportó por un promedio de 6.037 millones de dólares al año; mientras la importación fue de



5.180 millones. Aunque de 2015 a 2020 la exportación cayó: 4.505 millones promedio, contra una importación de 5.070 millones. En consecuencia, el superávit anual en vehículos alcanzó 857 millones en el primer período, mientras que en el segundo tuvo un déficit de 564 millones de dólares al año.

Gráfico 12. Importación y exportación de vehículos de Argentina (eje izquierdo) y saldo (eje derecho), en millones de dólares de 2020, 2002-2020



Fuente: ídem anterior

En el caso de automóviles, hay un déficit constante: de 2004 a 2020 el mismo es de 1.510,6 millones anuales. Se exporta básicamente a Brasil. México es un comprador de peso, pero desde 2011 prácticamente desaparece como destino. Otros compradores son países de la región como Venezuela, Colombia y Uruguay. El proveedor mayoritario es Brasil, aunque aparecen México, Alemania, Corea del Sur, Japón, EE.UU. y China. En el caso de buses, hay un superávit de 69 millones en el mismo lapso. Los mismos se exportan a Brasil, aunque existen destinos regionales y otros menos convencionales como Vietnam. La importación proviene de Brasil, mientras que Corea del Sur y Turquía aportan cierto volumen. La dinámica del sector terminal está explicada por la exportación de camiones. El saldo positivo del sector es de 1.648 millones al año. Brasil adquiere el 56% de las ventas externas, seguido por México, Chile, Alemania, Australia y Perú. Las importaciones provienen casi totalmente de Brasil, con un peso menor de los envíos de México y Turquía, entre otros.

1. Reflexiones para seguir avanzando

Reconstruimos la evolución del comercio exterior del complejo automotriz en este siglo XXI, en sus características cuantitativas. En ese sentido, consideramos que es un primer paso para estudiar en futuros abordajes lo que el saldo comercial nos permite analizar (competitividad de distintas producciones, principales mercados o proveedores, nichos de inserción, etc.). Nos interesa señalar algunos puntos como conclusiones provisorias para diseñar futuros estudios:

El primer elemento a destacar es el déficit persistente en el complejo de autopartes, que es una realidad histórica de la actividad (Bil, 2021). En este punto, cabe destacar que lo más agudo del déficit se produce en el momento de mayor producción local de vehículos (2011-2013), dando cuenta de la escasa competitividad del autopartismo, que no puede reducir el contenido de valor importado por vehículo producido aun cuando se expande el volumen de fabricación interno. Esto podría dar cuenta de la dificultad de sustitución en este apartado para reducir el déficit comercial. Como observamos, el contenido de partes importadas por vehículo se mantiene en una magnitud elevada durante todo el período. La excepción a esta dinámica es el comercio exterior de válvulas de admisión y escape, donde

la empresa Basso de Rafaela (provincia de Santa Fe) exporta a varios destinos y terminales líderes en el mundo. Debemos en próximos trabajos analizar el caso de esta producción, que llega a países como EE.UU., Brasil, Alemania, México, Francia, Suecia, Italia, Austria, entre otros.

Otro punto a señalar es que las exportaciones de todos los rubros descienden significativamente luego de 2013-14. En el acumulado, la exportación de autopartes cayó en valor un 35% entre 2014 y 2019, mientras que las importaciones lo hicieron en un 30% (solo tuvieron un pequeño ascenso en 2017). Si contamos 2020, la caída es del 51% y 41%, respectivamente. La exportación de autopartes es mayor en el período en que se producen más vehículos a nivel local, aunque también es más agudo el déficit del autopartismo en su conjunto. Luego, en el momento del descenso de los indicadores, es destacable señalar que la importación no cae en la misma magnitud. Esto a pesar de que en 2019 se fabricó un 49% menos de vehículos, y en 2020 un 58% menos. Debemos indagar en este fenómeno en futuros trabajos.

En el caso de vehículos, encontramos un superávit hasta mediados de la década de 2010, que luego se revierte. Cabe destacar que tanto el superávit hasta 2014, como el límite a un mayor déficit, está determinado por la performance del subsector de camiones y comerciales, que mantienen un superávit sostenido en toda la serie. En esta producción, si bien Brasil es el principal cliente, se observa cierta diversificación en los destinos a lo largo de estos años.

Por último, la Argentina depende para el desarrollo de la actividad del vínculo con Brasil, que es su principal cliente y proveedor. Pero desde fines de la década de 2000, el déficit se consolida por sobre los mil millones de dólares al año. Entre 2014 y 2020, el rojo anual con el vecino país en autopartes fue de 1.190 millones anuales. En vehículos, hasta 2015 hay un leve superávit de 431 millones de dólares al año promedio; por el contrario, entre 2016 y 2018 el déficit con Brasil en este ítem fue de 2.540,6 millones anuales. Lo relevante es que mientras Brasil es fundamental para el comercio exterior de la actividad en la Argentina, este país pierde posiciones desde 2009 en la nación vecina, incluso desapareciendo de ciertas partidas (Bil y Pezzarini, 2022). Este vacío en la importación brasileña es ocupado de manera creciente por China. Estos ítems serán recuperados en futuros análisis.

Referencia bibliográfica

- ADEFSA (2020). *Anuario de la industria automotriz argentina*.
- Baruj, G. et al (2017). *Complejo automotriz argentino: situación tecnológica, restricciones y oportunidades*, Bs. As., CIECTI.
- Bekerman, M. y Dulcich, F. (2016). Las exportaciones de Argentina a Brasil en los últimos años: ¿un problema de demanda o una oportunidad perdida?. *Tempo do Mundo*, 3 (2), 9-35.
- Bianco, C. (2018). *Evolución de la calidad de las exportaciones argentinas de bienes : un análisis del período 2003-2015*, Quilmes, UNQ.
- Bil, D. (2017). La trayectoria de tres compañías autopartistas en Argentina en el período de formación del sector automotriz (1950-1967). *H Industria*, 11 (20), 43-63.
- Bil, D. y Harari, I. (2020). Aproximación al comercio exterior del sector automotriz argentino en perspectiva histórica. En Pinto, Guevara y Arteaga (orgs.): *La industria automotriz en América*

Latina: estudios de las relaciones entre trabajo, tecnología y desarrollo socioeconómico, Curitiba/México, EDUTFPR/UAM.

- Bil, D. (2021). Competitividad y Estado en el complejo automotriz argentino a partir del análisis de su protección arancelaria (1965-1983). *América Latina en la Historia Económica*, 28 (2), 1-22.
- Bil, D. y Pezzarini, M. (2022). Relaciones económicas entre el Mercosur y China. El caso del comercio importador en el sector automotriz (2002-2020). *Tiempo y Economía*, 9 (2).
- Cantarella, J.; Katz, L.; Guzmán, G. (2008). *La industria automotriz argentina: limitantes a la integración local de autopartes*, LITTEC, UNGS.
- Carciofi, R. (2019). *Inserción internacional de Argentina: el desempeño exportador como límite al crecimiento económico*. Documento de Trabajo 180, CIPPEC.
- Chudnovsky, D. y F. Porta (1990). *La competitividad internacional. Principales cuestiones conceptuales y metodológicas*.
- Coriat, B. y F. Orsi (2007). Derechos de propiedad intelectual e innovación. *Croissance et innovation, Cahier Francais*, 323.
- Fernández, V. y Curado, M. (2019). La matriz de competitividad argentina: evolución de la inserción internacional del país ante la controversia de los recursos naturales. *Revista de la CEPAL*, 127, 75-100.
- Guerrero, D. (1995). *Competitividad: teoría y política*, Madrid, Ariel.
- Kejsefman, I. (2019). El sector externo de Argentina y Brasil a la luz de las transformaciones de la economía mundial 2001-2011. *Cuadernos del CENDES*, 36 (101), 117-148.
- Kosacoff, B., Beccaria, L. et al (1993). *El desafío de la competitividad. La industria argentina en transformación*. Bs. As., Alianza.
- Llach, J., Rozemberg, R., Campos, R. (2019). *Aportes para la Estrategia Nacional Exportadora de la Argentina*, IEI, Bs. As.
- Manzanelli, P. y Castells, M. (2013). Algunas reflexiones en torno a la industria automotriz en la Argentina actual. *VI Jornadas de Economía Crítica, Mendoza*.
- Marinucci, E. (2019). Las exportaciones argentinas y el desafío logístico. *Revista Integración y Cooperación Internacional*, 28, 5-20.
- Rieznik, P. (2003). *Las formas del trabajo y la historia*. Bs. As., Biblos.
- Shaikh, A. (2006). *Valor, acumulación y crisis*. Bs. As., Ediciones ryr.
- Sistema de Consulta del Comercio Exterior Argentino*. Sitio web INDEC.
- Ubfal, D. (2004). *El concepto de competitividad. Medición y aplicación al caso argentino*.
- Yoguel, G. y F. Boscherini (1996). *La capacidad innovativa y el fortalecimiento de la competitividad de las firmas: el caso de las pymes exportadoras argentinas*. Bs. As., CEPAL.
- Zack, G. y Dalle, D. (2015). Elasticidades del comercio exterior de la Argentina: ¿una limitación para el crecimiento? *Realidad Económica*, 289, 133-154.