

*in thousands of dollars, annual.* Recuperado de: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=24738> [consultado el 27 de febrero de 2017].

Villalpando, P. (2004). La evolución de la industria maquiladora en México. *Innovaciones de Negocio*, 1(2), 321–330.

## Un aporte a la discusión sobre la productividad laboral en la industria argentina<sup>1</sup>

*Germán Pinazo, Fernando Córdoba y Nicolás Dinerstein*

Universidad Nacional de General Sarmiento

Correos electrónicos: [germanpinazo@hotmail.com](mailto:germanpinazo@hotmail.com),

[fercordobaeconomia@gmail.com](mailto:fercordobaeconomia@gmail.com), [nico\\_diner@hotmail.com](mailto:nico_diner@hotmail.com)

A contribution to the discussion on labor productivity in the Argentine industry

A contribuição para a discussão sobre a produtividade do trabalho na indústria argentina

Recibido: 13 de noviembre de 2016

Aceptado: 2 de mayo de 2017

### Resumen

Entendemos que existe un consenso en una parte del campo de la economía crítica en la Argentina en torno a la caracterización del sector industrial argentino y, más específicamente, a los problemas derivados de su baja productividad. Desde una visión “agregada” del problema, este tipo de planteos asocian baja productividad, pequeña escala y retraso tecnológico, y sostienen, entre otras cosas, que estos problemas serían una constante de la industria nacional.

Para nosotros, este tipo de caracterizaciones sobre los problemas del sistema industrial argentino adolecen de una serie de problemáticas importantes y desconocen transformaciones sustantivas que han atravesado a la industria en las últimas décadas. Este trabajo busca

1 - Queremos agradecer a los evaluadores por los comentarios que ayudaron a mejorar el artículo y, en especial, a Esteban Maito, quien generosamente compartiera con nosotros los datos de productividad a nivel de planta que fueron tan útiles en nuestro trabajo.

polemizar con este tipo de razonamientos, aportando una interpretación alternativa y mostrando una serie de indicadores que son inconsistentes con planteos de ese tipo.

**Palabras clave:** industria, productividad, automotriz.

### Abstract

We understand that there is a consensus in a part of the field of critical economics in Argentina around the characterization of the Argentine industrial sector and, more specifically, the problems derived from its low productivity. From an "aggregate" view of the problem, this type of approach associates low productivity, small scale and technological delay and, among other things, maintains that these problems would be a constant of the national industry.

For us, that this type of characterization on the problems of the Argentine industrial system suffer from a series of important problems and ignore substantive transformations that have crossed the industry in the last decades. This work seeks to polemicize with this type of reasoning, providing an alternative interpretation and showing a series of indicators that are inconsistent with proposals of this type.

**Keywords:** industry, productivity, automotive.

### Resumo

Entendemos que há um consenso sobre uma parte do campo da economia crítica na Argentina em torno da caracterização do setor industrial da Argentina, e mais especificamente aos problemas de baixa produtividade. A partir de uma visão "global" do problema, este tipo de enfoques associados a baixa produtividade, de pequena escala e atraso tecnológico e discutir, entre outras coisas, que esses problemas seria uma constante da indústria nacional.

Tais caracterizações sobre os problemas do sistema industrial Argentina sofre de uma série de questões importantes e ignorar as alterações substantivas que passaram pela indústria nas últimas décadas. Este artigo procura discutir com este tipo de raciocínio, proporcionando uma interpretação alternativa e mostrando uma série de indicadores que são incoerentes com as propostas deste tipo.

**Palavras-chave:** indústria, produtividade, automotivo.

### Introducción

Existe un consenso *en una parte del campo* de la economía crítica en la Argentina en torno a la caracterización del sector industrial argentino y, más específicamente, a los problemas derivados de su baja productividad. Efectivamente, para varios autores, uno de los rasgos distintivos (y casi excluyente a la hora del análisis) del sector industrial argentino, es justamente su baja productividad laboral (en términos de la frontera internacional). Dicho de manera esquemática, la misma sería una consecuencia del retraso tecnológico y de la pequeña escala del sistema industrial argentino, y sería uno de los factores explicativos centrales de los bajos salarios imperantes en su economía. A su vez, esta baja productividad, el retraso tecnológico y la pequeña escala del sistema industrial, serían centrales para entender la importancia que tiene la renta asociada a la producción agropecuaria en los esquemas explicativos de esta parte del campo.

Es importante realizar dos aclaraciones. Como decíamos, este consenso del que hablamos es de *una parte del campo*. Esto no quita que, como mostraremos a continuación, algunos autores (que a nuestro modo de ver tienen una influencia considerable en el ámbito académico y universitario, y de ahí la importancia de la discusión) sí lo hagan, y que esta caracterización sea a su vez central en un planteo más amplio sobre la economía argentina.

En segundo lugar, muchos elementos de esta caracterización no son originales de los autores a los que aludiremos. La caracterización que vincula escala, retraso tecnológico y baja productividad, no solo en Argentina, sino en América Latina, ha sido ampliamente problematizada por lo que podríamos denominar como el pensamiento crítico latinoamericano y el marxismo, y especialmente por algunos autores de la corriente dependientista. El punto que a nosotros nos interesa discutir tiene que ver con el momento histórico (y el lugar) en el que estos autores sostienen el planteo, y sobre el cual hacen referencia. Es decir, un análisis que podía ser válido para la industria argentina a mediados del siglo XX, tal vez no lo sea cincuenta años después. Sencillamente, porque han cambiado las estrategias productivas de los empresarios que dirigen la producción industrial en uno y otro momento.

En este trabajo intentaremos aportar a la discusión sobre los problemas de la industria argentina, especialmente sobre aquellos vinculados a la escala, la productividad y las estrategias del capital transnacional que ocupa lugares centrales en la misma. Más

específicamente, intentaremos mostrar que en algunos sectores relevantes del sistema industrial argentino, en los últimos años es posible observar un proceso inédito (en términos históricos) de crecimiento en los indicadores de productividad laboral, que *acercan* a dichos sectores a la frontera internacional. Proceso que es sintomático a su vez de un cambio reciente en las estrategias productivas de las Empresas Transnacionales (ETN) que lideran esos sectores.

El artículo está ordenado de la siguiente manera. En el apartado siguiente realizaremos un repaso por los principales argumentos de los que son algunos de los referentes de una forma de pensar el problema de la industrialización en la Argentina, que cuenta con una importante aceptación en parte del pensamiento crítico argentino. En el segundo apartado, presentaremos una hipótesis alternativa para abordar el problema de la productividad en el sector industrial e intentaremos mostrar por qué entendemos que la misma resulta insoslayable para analizar algunas de las principales transformaciones que atravesaron a dicho sector en las últimas décadas. En el tercer apartado presentaremos evidencia que, según entendemos, corrobora lo señalado en el apartado anterior y, al mismo tiempo, permite refutar una parte importante de los argumentos presentados. El cuarto apartado cierra el trabajo con una síntesis del debate planteado y de la información presentada.

Entendemos que el trabajo aporta en un doble sentido. Primero, sostiene una interpretación alternativa sobre uno de los problemas centrales de la industrialización argentina. Y segundo, para hacerlo, presenta datos sobre el problema de la productividad en el sector automotriz que no han sido utilizados de esta manera en otros trabajos.

### 1. El problema de la productividad, la escala y el retraso tecnológico del sistema industria argentino

En un trabajo sumamente revisado por la literatura, Juan Iñigo Carrera señalaba lo siguiente con relación al problema del retraso tecnológico del sistema industrial argentino:

Esta restricción en la escala –que a su vez impone el uso de una tecnología obsoleta, restringiendo así doblemente la productividad del trabajo– *sigue prevaleciendo hoy en día*. Sin embargo, lejos de manifestarse como una traba a la entrada de los capitales industriales en cuestión, la obsolescencia técnica que conlleva la escala restringida ha actuado como una fuente

adicional de su valorización. Lo ha hecho gracias a que, en vez de tener que descartar la maquinaria y las matrices amortizadas en su país de origen, o las tornadas obsoletas por el crecimiento de la escala en ellos, la incorporan aquí como el último grito de la innovación técnica. Lo que había pasado a ser chatarra, ve renovado de este modo su vida útil como capital. Y sobre un capital con valor ya reducido a cero, cualquier ganancia que se obtenga implica su valorización a una tasa infinitamente alta. (Iñigo Carrera, 2007: 66, cursiva añadida)

El problema podría sintetizarse de la siguiente manera: los capitales radicados en los países desarrollados, de mayores escalas productivas, cuando se radican en países subdesarrollados y de pequeña escala como el argentino, lo hacen exportando tecnología obsoleta que sobreamortizan con la venta en sus correspondientes mercados internos protegidos.<sup>2</sup> La baja productividad del trabajo con relación a la imperante en países desarrollados, aparece en este análisis como una constante histórica que no es otra cosa que el síntoma de la estrategia desarrollada por los capitales extranjeros en países donde la escala aparece como un condicionante tanto de ellos como del capital local.

Como decíamos en la introducción, algunos elementos de este planteo no son originales de los autores mencionados aquí. El pensamiento crítico latinoamericano hace tiempo que discute sobre el problema de la obsolescencia tecnológica del sector industrial, sus problemas de competitividad y su pequeña escala. Solo por citar un ejemplo, Ruy Mauro Marini ya señalaba a finales de la década de los '60 del siglo pasado que

La industrialización latinoamericana corresponde así a una nueva división internacional del trabajo, en cuyo marco se transfieren a los países dependientes etapas inferiores de la producción industrial (obsérvese que la siderurgia, que correspondía a un signo distintivo de la economía industrial

2 - "La presencia en el país de los capitales que desde otras localizaciones producen en la escala y con las técnicas necesarias para competir en el mercado mundial, pero que operan aquí con la escala restringida y consecuente obsolescencia técnica recortadas por el tamaño del mercado interno, pese a lo cual pasan por la vanguardia tecnológica digna de protección y fomento por tratarse de capitales incipientes, constituye otro rasgo esencial de la especificidad del proceso argentino de acumulación de capital". (Iñigo Carrera, 2007: 66)

clásica, se ha generalizado al punto de que países como Brasil ya exportan acero), reservándose a los centros imperialistas las etapas más avanzadas (como la producción de computadoras y la industria electrónica pesada en general, la explotación de nuevas fuentes de energía, como la de origen nuclear, etc.) y el monopolio de la tecnología correspondiente. (Marini, 1977)<sup>3</sup>

Hay tres motivos por los cuales nosotros elegimos destacar los planteos de los autores que citaremos. Primero, porque nos interesa discutir particularmente sobre la industria argentina. Segundo, y vinculado con lo anterior, porque entendemos que estos autores son influyentes en una parte del campo académico argentino que discute estas cuestiones. Y, tercero, porque estos autores sostienen que esta cuestión de la obsolescencia tecnológica, las limitaciones de escala y los problemas de productividad “siguen prevaleciendo hoy en día”.

Los autores más destacados del marxismo latinoamericano y de la escuela de la dependencia realizaron estos planteos, aproximadamente, entre la década del '60 y del '80 del siglo pasado. Por eso, para nosotros, si bien son argumentos parecidos, deben separarse. Porque muchos de esos autores planteaban eso reivindicando un análisis histórico, de estudios de estrategias de valorización de empresas, que les llevó a concluir eso para ese momento histórico. Hoy en día, el mismo ejercicio de análisis histórico debería llevar, a nuestro modo de ver, a conclusiones bastante distintas. Justamente, nuestra crítica al planteo tiene que ver con la falta de historicidad y con el esquematismo de sus argumentos.

Es interesante observar, en línea con lo anterior, cómo algunos discípulos de estos mismos autores dependencistas dirán para 2007 algo totalmente distinto de lo que sostienen los autores con los que intentamos polemizar aquí (algo muy similar a lo que plantearemos en los apartados 2 y 3). El brasileño Carlos Martins, por ejemplo, plantea lo siguiente:

Para el autor (Marini), la revolución tecnológica producida por la globalización (...) crea nuevos patrones para la organización de la división internacional del trabajo. Esta se dirige cada vez más hacia mercados mundiales de realización y transfiere el monopolio tecnológico para el sector de investigación y conocimiento, permitiendo al gran capital internacional impulsar la *homogenización de la productividad del trabajo en la*

3 - Consultado en [http://www.marini-escritos.unam.mx/O52\\_acumulacion\\_subimperialismo.html](http://www.marini-escritos.unam.mx/O52_acumulacion_subimperialismo.html).

*economía mundial*. (...) El resultado es, desde el punto de vista de los procesos de acumulación, el nivelamiento del mercado mundial de la fuerza de trabajo por patrones superexplotados de la periferia, cuya gravitación se intensifica con la homogeneización mundial de los procesos productivos. (Martins, 2007: 18)

Ahora bien, es importante discutir esta caracterización del retraso industrial argentino, su vinculación con la escala y sus consecuencias productivas, dado que ocupa un lugar central en el análisis sobre los procesos recientes de crecimiento económico (Kornblihtt, Seiffer y Mussi, 2015; Graña, 2012, 2013). Refiriéndose tanto al período de industrialización por sustitución de importaciones como a la actualidad, Kornblihtt, Seiffer y Mussi señalan lo siguiente:

El marxismo aunque con mirada crítica vio en la llegada de estos capitales el avance del capital monopolista (Braun, 1970), sin ninguno dar cuenta como hace Iñigo Carrera (2007) de la particularidad de por qué estos fragmentos de los capitales que operan en sus países de origen con la productividad media lograban alcanzar la rentabilidad normal o incluso extraordinaria pese a su menor productividad y escala en América del Sur. (Kornblihtt, Seiffer y Mussi, 2015: 111)

La expansión industrial permite valorizar capital pese a su tecnología obsoleta y la baja productividad gracias a la apropiación de renta. Para los capitales extranjeros es una forma de recuperar la renta con un capital que, de no ser por estas condiciones, descartarían. A los nacionales les permite constituirse como tales al no tener condiciones para competir en el mercado mundial. La compensación obtenida por la apropiación de renta de la tierra es lo que permite la expansión del capital industrial y el Estado en este periodo.

Hay varias cuestiones que son importantes en el tipo de caracterización que muy brevemente presentamos aquí, pero nos interesa detenernos sobre un elemento en particular: en lo sustantivo, no parece haber habido grandes transformaciones en el sistema industrial argentino desde la década del '60 del siglo pasado a la actualidad. Ya mostramos cómo se señalaba que las restricciones impuestas por la escala en términos de productividad y obsolescencia tecnológica “siguen prevaleciendo hoy en día”, y es interesante observar cómo éste tipo de planteos

(muchos de los cuales rescatan explícitamente los párrafos antes mencionados) se repiten para explicar no solo el comportamiento del sistema industrial en su conjunto, sino las características de distintos sectores particularmente relevantes de la economía argentina. A modo de ejemplo, en varios trabajos recientes (Fitzsimons y Guevara, 2015, 2016; Guevara, 2012) es posible observar la siguiente caracterización de la industria automotriz argentina:

La comparación internacional de los indicadores de la evolución de la industria automotriz nos permite concluir que la mayoría de las características que la distinguían específicamente en las décadas de 1960 y 1970 se reproducen hasta la actualidad: una producción restringida por la pequeñez del mercado interno, una escala sustancialmente menor a la de los principales países productores, una tecnología que no está en la frontera de la innovación técnica y, por último una productividad del trabajo relativamente baja. (...) ¿Cómo hicieron estos capitales para obtener tasas de ganancias normales (cuando no superiores) con bajas escalas, tecnología atrasada y, en general, sistemas de producción obsoletos? (...) A saber, estas empresas lograron valorizarse normalmente a pesar de (y gracias a) operar en pequeña escala y con tecnología obsoleta, mediante la apropiación de una porción de la abundante (aunque fuertemente fluctuante) renta agraria y, en determinados períodos, de parte del valor de la fuerza de trabajo. (Fitzsimons y Guevara, 2015: 9)

## 2. Una hipótesis alternativa

A nuestro modo de ver, el principal problema con el tipo de caracterización esbozado anteriormente es que desconoce cambios sustantivos operados en las últimas décadas, centrales para comprender sus dinámicas de crecimiento, de creación de empleo, de generación o demanda de divisas, y los posibles (o imposibles) modos de intervención sobre él.

Más específicamente, este tipo de caracterizaciones desconoce el cambio operado en las estrategias de valorización de las ETN que dirigen la producción industrial en el país. Básicamente, la caracterización de que la industria argentina era, *toda ella*, una industria que producía en condiciones de obsolescencia tecnológica, con dificultades para exportar y bajos indicadores de productividad laboral con relación

a los países desarrollados, se corresponde más al período de la industrialización por sustitución de importaciones que a la actualidad. Es decir, una caracterización (ciertamente para nada novedosa) que se corresponde a un período histórico donde, a nivel mundial (y no solo en la Argentina), las ETN buscaban sobre amortizar capital en los países periféricos, repitiendo en ellos modelos y tecnologías ya obsoletas para los estándares de los países de altos ingresos. De allí que fuera difícil encontrar países periféricos exportadores de bienes industriales o de alta tecnología, y que los diferenciales de productividad laboral entre centro y periferia fueran una constante en todas las ramas industriales.

Ahora bien, es un hecho conocido y sumamente revisado en la literatura (Kaplinsky, 2005; Arceo, 2009; Arrighi, 1997; Gereffi, 2001; Minian, 2009) que desde un tiempo a esta parte, las ETN han ampliado geográficamente las escalas desde donde piensan, fabrican y gestionan la producción de bienes y servicios. Esquemáticamente, lo que la literatura señala es que hoy en día las distintas instancias o segmentos que componen la fabricación de un bien industrial pueden ser realizadas en distintos países en función de distintas estrategias o incentivos.

Con lo anterior no estamos queriendo decir que esto se haya traducido en algo remotamente parecido a procesos virtuosos de industrialización en la periferia ni que en todos los sistemas industriales periféricos (ni en todos sus sectores) podamos encontrar indicadores de productividad laboral agregados similares a los de los países desarrollados, ni que toda la periferia haya pasado a ser un gran exportador de alta tecnología. Lo que estamos queriendo señalar es que, hoy mucho más que antes, el indicador de productividad laboral agregada resulta sumamente limitado para analizar lo que está ocurriendo con los sistemas industriales en la periferia.

A modo de ejemplo, solo el hecho de presentar de manera conjunta la productividad de los segmentos terminal y autopartistas de la industria automotriz supone emparentar las capacidades tecnológicas sumamente disímiles. Efectivamente, una parte importante del segmento autopartista sigue produciendo en la actualidad con tecnologías similares a las existentes hace 40 años, pero el segmento terminal de la industria ha evidenciado un crecimiento en sus indicadores de productividad horaria de casi el 300% en los últimos 20 años.

Así, el indicador agregado de la industria automotriz, al incorporar sectores tan heterogéneos, seguirá mostrando efectivamente un

diferencial sumamente importante con los indicadores de frontera internacional en la materia. Pero, ¿cuán útil es este indicador? A continuación, intentaremos profundizar sobre esta cuestión.

### 3. El segmento terminal de la industria automotriz en los últimos 20 años: saltos en materia de productividad y nuevos modelos

Hemos decidido profundizar en el análisis de la industria automotriz por varios motivos. En primer lugar, porque entendemos que no sería exagerado sostener que esta ha sido, desde al menos mediados del siglo XX, uno de los sectores centrales de la industria argentina. Efectivamente, luego de 1958, la producción de automóviles no solo fue la actividad motora del crecimiento industrial, sino que fue la actividad económica que, de manera casi excluyente, sirvió como ordenadora<sup>4</sup> de un particular proyecto económico político, sobre la base del cual la Argentina transitó sus mejores años en términos de empleo y distribución del ingreso. Y fue también, entre 2003 y 2012, de un modo casi excluyente, el principal impulsor de la recuperación de la producción manufacturera argentina (siendo apenas el 7% de la industria argentina en 2002, explicó el 25% del crecimiento de la actividad entre 2002 y 2010), protagónica tanto como motora del crecimiento económico como de la generación de empleo.

En segundo lugar, la automotriz es una de las actividades más atravesadas por el problema de la segmentación internacional de la producción; como señala Humphrey, “suele mencionarse a la industria automotriz como una de las más globales de todas las industrias” (Humphrey y Memedovic, 2003: 2). Por último, y vinculado con lo anterior, porque ha sido históricamente y a nivel mundial una de las actividades productivas más importantes en términos de generación de empleo asalariado y ha sido, específicamente para el pensamiento sobre la problemática del desarrollo, sobre todo latinoamericano, una de las actividades símbolo del proyecto económico desarrollista.<sup>5</sup>

Dicho lo anterior, y sin pretender agotar la cuestión, nos gustaría señalar

4 - Sourrouille, en un famoso trabajo de 1980, señalaba de manera elocuente que: “la industria terminal (...) es el mercado final para prácticamente todos los sectores en los que se ha dividido la actividad económica interna” (Sourrouille, 1980: 153).

5 - En momentos donde la estrategia del capital extranjero consistía en la sobre-amortización de capital en la periferia, la producción final de automóviles motorizaba todo un conjunto de actividades complementarias (industrias del acero, el caucho, el vidrio, el plástico; trabajos locales de ingeniería de adaptación de modelos, servicios de mantenimiento, etcétera).

algunos elementos centrales que destaca la literatura especializada. En primer lugar, encontramos que, además del traslado del proceso de ensamblado a locaciones que combinan costos atractivos de la mano de obra y acceso a mercados (Sturgeon, Memedovic, Van Biesebroeck y Gereffi, 2009: 9), las ETN ubicadas en el segmento terminal de la industria buscan reducir al máximo las plataformas utilizadas en esas locaciones para la fabricación del mayor número posible de modelos<sup>6</sup> (economías de gama) y presionan fuertemente sobre los proveedores para que los abastezcan globalmente, aprovechando ciertas singularidades técnicas de la fabricación automotriz (OIT, 2005: 58).

En segundo lugar, y en línea con esto último, hay ciertas cuestiones específicas de la industria automotriz que son fundamentales para entender el modo en que se relacionan proveedores y ensambladores finales. La producción automotriz no solo se caracteriza por el hecho de que un reducido número de ETN decide qué tipo de vehículos (y cuántos) se producen, sino que, a diferencia de lo que sucede en otras industrias, la fabricación de sus insumos no es un proceso fácilmente estandarizable. Las autopartes de mayor valor agregado son diseñadas y fabricadas específicamente para un determinado tipo de modelo de vehículo y no pueden ser utilizadas en otros (Sturgeon, Memedovic, Van Biesebroeck y Gereffi, 2009: 20). Esto no solo limita las economías de escala y gama que pueden desarrollar los fabricantes de autocomponentes, sino que los obliga a supeditar fuertemente sus estrategias económicas a las decisiones de un número reducido de clientes.<sup>7</sup>

En el “nuevo negocio”, entonces, las terminales tienden a reducir su accionar al diseño final del vehículo y sus partes, y al ensamblado y la venta, relegando en las autopartistas los costos de fabricación (y a veces el diseño, siempre atento a indicaciones específicas) de lo que pasan a denominarse módulos o sub-ensambles (motores, sistemas de frenos, ejes, dirección) correspondientes a toda una línea de modelos de vehículos. En este contexto, para los grandes proveedores la expansión global no necesariamente significa mayores oportunidades de negocios,

6 - “A pesar de la tendencia a la proliferación de modelos y sus derivados locales, los fabricantes están reduciendo el número de «plataformas» básicas para la fabricación de estos vehículos. (...) El número total de plataformas que rebasan el millón de unidades por año pudiera aumentar de 5 a 15 durante este período” (OIT, 2005: 63).

7 - La diversificación de clientes para las empresas autopartistas necesita de ciertas garantías por parte de las empresas terminales, dado que cada modelo nuevo de vehículo supone multiplicar esfuerzos en diseño y logística.

sino condición de posibilidad de su supervivencia.<sup>8</sup>

En línea con lo anterior, y por último, las escalas mínimas de producción del negocio autopartista son sumamente elevadas. En este contexto entonces es que el grueso de los países llamados “no desarrollados” aparece fuertemente condicionado para lograr “mayores porciones de valor agregado” (Sturgeon, Memedovic, Van Biesebroeck y Gereffi, 2009: 202). Según lo que señala la literatura, las empresas autopartistas, al diseñar su estrategia global, localizan sus principales instalaciones productivas en países emergentes (de bajos ingresos o periféricos, según cuál sea el término utilizado) que, por sus condiciones internas y capacidad de acceso a otros mercados, puedan servir como centro de operaciones del abastecimiento de insumos hacia otras industrias o países. Como contrapartida, instalan filiales “anémicas” (Kosacoff, Todesca y Vispo, 1991) o de escaso valor agregado en el resto de las locaciones donde deben abastecer a la empresa terminal en condiciones de “justo a tiempo”. No casualmente, China, India o Brasil aparecen en la literatura como casos que, pese a sus particularidades<sup>9</sup>, exhiben elevados niveles relativos de integración nacional de la producción (Sturgeon, Memedovic, Van Biesebroeck y Gereffi, 2009; Brandt y Biesebroeck, 2008; Sutton, 2004).

Por cuestiones de espacio, en este trabajo no abordaremos en profundidad la cuestión del MERCOSUR y los marcos institucionales que regulan el intercambio de autopartes y vehículos terminados entre Argentina y Brasil en las últimas décadas<sup>10</sup>. No obstante, entendemos que el esquema de una protección arancelaria común para vehículos

8 - Como señalan Sturgeon, Memedovic, Van Biesebroeck y Gereffi (2009: 18), citando las palabras de un gerente de una importante firma autopartista: La industria comenzó a cambiar hace cinco o diez años. Hoy proveer a plataformas globales es un requerimiento, es parte de la puja. Si los proveedores no tienen una estrategia global, no pueden competir. Nuevos proyectos no son vistos como una oportunidad para expandirse globalmente; por el contrario, los proveedores deben tener una base global para recién empezar a competir. Esto fuerza a los proveedores para desarrollar un sistema global.

9 - Bajo ningún punto de vista este comentario pretende ser una reivindicación de las estrategias industriales de estos países.

10 - Un análisis en profundidad de estas cuestiones debería incluir estudios sobre el rol de los aranceles en los precios en dólares de los vehículos comercializados en la región. Entendemos que el análisis de los precios y el lugar de los de los mismos en la rentabilidad de las empresas excede holgadamente los límites de este trabajo. Inclusive, un ejercicio de comparación de precios demandaría precisiones metodológicas que, por cuestiones de espacio, son inabordables aquí. No obstante, para una comparación mínima de la cuestión hemos realizado un ejercicio en Pinazo (2015: 181).

terminados, combinada con un esquema interno de intercambio compensado de autopartes, debe leerse en función de esta novedosa estrategia de las empresas transnacionales, mediante la cual solo uno de los dos países es pensado como “fábrica” de insumos.<sup>11</sup>

Antes de pasar a la presentación de la evidencia empírica y a los planteos vinculados a ella, nos parece necesario introducir un breve apartado metodológico que introduzca, aunque más no sea esquemáticamente, algunas discusiones vinculadas con la lectura de datos de productividad en el marco de una producción globalmente fragmentada.

### 3.1. Una breve digresión metodológica sobre el problema de la medición de la productividad laboral en una producción globalmente fragmentada

Esta sección está ordenada en torno a la presentación de información sobre productividad física del segmento terminal de la industria automotriz por varios motivos. En primer lugar, porque el segmento terminal y autopartista de la industria en la Argentina ha sufrido transformaciones sumamente disímiles durante los últimos años, por lo que observar los datos conjuntos de productividad no permitiría apreciarlos.

En segundo lugar, hemos elegido hablar de productividad física dado que entendemos es el mejor indicador para intentar aproximarnos al rendimiento de la fuerza de trabajo en la industria. La productividad

11 - Un análisis detallado de las regulaciones sectoriales nos demandaría un espacio del que no disponemos aquí. Ahora bien, en 1994 comienza un proceso de regulación sumamente perjudicial para el segmento autopartista local. Primero, con el decreto 2278 se comenzaron a considerar como nacionales las importaciones de piezas de origen brasileño al momento de considerar el contenido nacional de los vehículos producidos localmente, y luego en 1995 se establecieron aranceles del 0% para el comercio de autopartes y sus insumos con Brasil. Ese año fue el inicio de una serie de regulaciones fuertemente negativas sobre el sector, que derivarían en la posibilidad de considerar nacional a un vehículo ensamblado “con la totalidad de las autopartes importadas” (Cantarella, Katz y Guzmán, 2008: 12). No solo los empresarios autopartistas debieron soportar una protección “negativa” en la medida en que sus materias primas estaban gravadas con aranceles de entre el 12% y el 14% y sus productos con el 2%, sino que, además, a partir de 1996 se comenzaron a establecer los límites a la importación de productos, no ya en función del peso en kilogramos de las autopartes en la integración local de los productos, sino como un máximo de importaciones consideradas a valores FOB.

Este esquema relativo a las importaciones convivió además con una política de reintegros del orden del 20% a las piezas exportadas, lo que tendió a favorecer especialmente a empresas transnacionales. Estas, realizando exportaciones que en los hechos no eran más que intercambios intra-firma, tenían acceso a recursos que podían utilizar para financiar importaciones extra-firma.

calculada con datos de valor agregado supondría introducir estimaciones adicionales (sobre el tipo de cambio y sobre otros precios) que distorsionarían innecesariamente los indicadores de rendimiento.

Ahora bien, el cálculo de la productividad física (automóviles por trabajador por año, o por hora trabajada) tiene varios inconvenientes. Básicamente, no todas las industrias terminales de distintos países tienen la misma participación ni realizan las mismas tareas en la fabricación final del vehículo. En línea con lo anterior y en términos de comparación intertemporal, lógicamente no será la misma la cantidad de vehículos terminados por trabajador en la industria argentina cuando los trabajadores de una fábrica terminal realizaban todas las tareas de producción de un vehículo (1962) que cuando solo realizan tareas de ensamble (2011)<sup>12</sup>. Por otro lado, también es complejo aislar (en un ejercicio que pretende comparar una cantidad importante de países) aquellos trabajadores empleados de planta efectivamente dedicados a tareas productivas de aquellos dedicados, por ejemplo, a tareas de administración.

Nuestra estrategia consiste en presentar una batería de cuatro indicadores complementarios. En primer lugar, presentaremos la evolución histórica de la productividad física por obrero ocupado y por hora trabajada, en el segmento terminal de la industria argentina. En segundo, presentaremos una comparación de la productividad física por obrero ocupado por año y por hora trabajada (cuando sea posible) entre el segmento terminal de la industria argentina y algunos países seleccionados de mucho mayor escala e históricamente ubicados en la frontera tecnológica mundial. De manera complementaria, y en tercer lugar, presentaremos una comparación entre la productividad física por obrero ocupado por año entre la Argentina y la productividad media de algunas de las principales empresas transnacionales que lideran el sector.

Esta última cuestión es sumamente importante. Si bien utilizando solo la comparación entre países existe el riesgo de sobreestimar la productividad argentina al incluir países donde el segmento terminal, además de las tareas propias de ensamblado, realiza fabricación de autopartes (lo que podría subestimar la productividad específica de

12 - Es importante aclarar que esto último no quita la importancia del análisis intertemporal. Ya sea porque las terminales están relegando tareas al segmento autopartista o porque están experimentando mejoras tecnológicas significativas, la existencia de variaciones importantes de productividad sugieren que hay transformaciones que vale la pena analizar, lo cual es justamente uno de los argumentos centrales de este trabajo.

las tareas de ensamblado en ellos), al incluir la productividad media de las terminales a nivel global podemos tener una idea más acabada de hasta qué punto esto está ocurriendo con nuestros datos.

En cuarto lugar, hemos agregado un indicador con el que solo comparamos plantas del segmento terminal que hacen exclusivamente tareas de ensamblado<sup>13</sup> (en la Argentina y en el mundo) para tener la certeza de que estamos midiendo el rendimiento de los trabajadores de la manera más aproximada posible. Por último, presentamos un cuadro comparativo con los principales modelos producidos en la Argentina en los últimos 20 años, donde comparamos el momento en que dicho modelo fue lanzado en la Argentina y en el mundo (y en qué otros países fue ensamblado).

Nos interesa, para finalizar este apartado, hacer énfasis en que el objetivo de este trabajo no es el de demostrar que la Argentina esté en la frontera tecnológica en lo que respecta a la fabricación de automóviles. De los indicadores de productividad presentados, por las limitaciones expuestas, no se puede concluir que no existan diferencias tecnológicas con los países centrales ni que las cuestiones de escala no desempeñen ningún rol.<sup>14</sup>

Lo que queremos mostrar es que es falso que lo bajo de la “escala –que a su vez impone el uso de una tecnología obsoleta, restringiendo así doblemente la productividad del trabajo– sigue prevaleciendo hoy en día”. Que lo anterior es falso porque entre la década del ‘60 del siglo pasado y la actualidad ha operado un cambio sustantivo en lo que hace a las estrategias globales de las ETN y al lugar de los países periféricos en ellas.

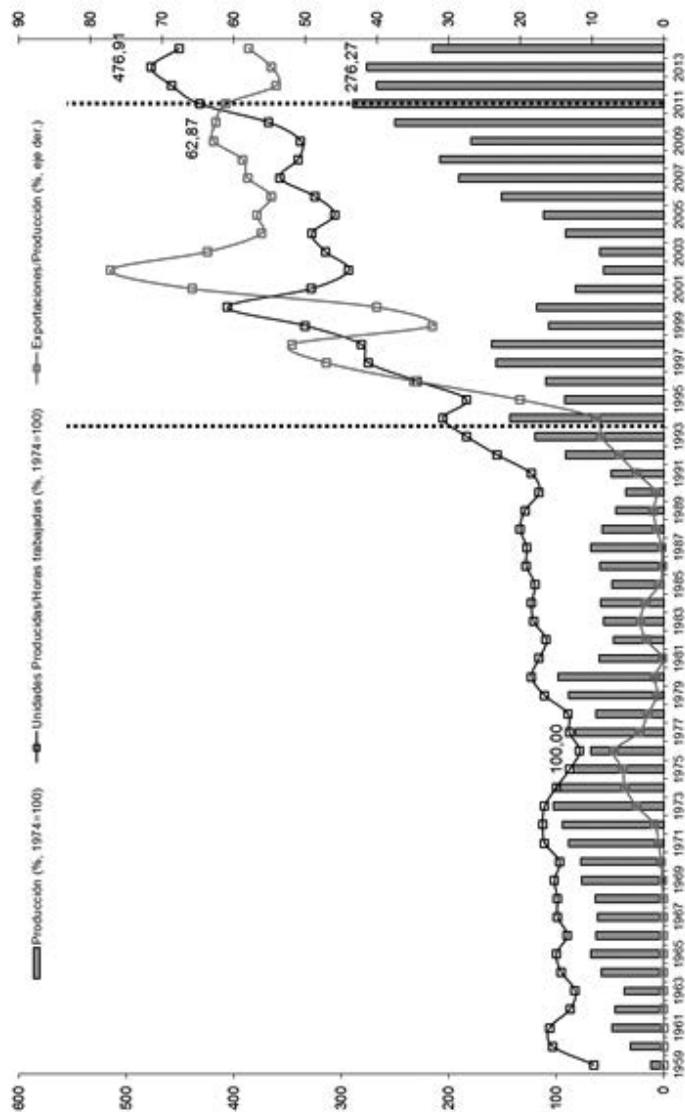
### 3.2. Una mirada sobre el segmento terminal de la industria argentina

El planteo brevemente desarrollado en el apartado 3.1 sirve para comprender varios aspectos del problema. En primer lugar, y centralmente, sirve para entender por qué es posible observar que (progresivamente) desde mediados de la década del ‘90 del siglo

13 - Todas las empresas que incluimos en la muestra comparten cuatro tipos de tareas: estampado de piezas, soldadura, ensamble de carrocería, y pintura y armado final del vehículo. Ninguna de las empresas de ensamblado que comparamos hace tareas de fabricación de sub-ensambles.

14 - De hecho, de lo que hemos dicho se desprende que las cuestiones de escala juegan un rol central a la hora de decidir, dicho esquemáticamente, qué locaciones serán ensambladoras y en cuáles se realizarán el grueso de las tareas de fabricación.

Gráfico n.º 1. Producción, productividad laboral horaria (vehículos totales/horas trabajadas por año), Porcentaje de Exportaciones. Segmento terminal de la industria automotriz. 1959-2014.



Fuente: elaboración propia sobre la base de ADEFA.

pasado el segmento terminal de la industria automotriz argentina ha comenzado a ensamblar modelos relativamente nuevos en términos de los estándares internacionales. Esto se explica, justamente, con que el negocio de las transnacionales ya no es producir modelos obsoletos en la periferia, sino también, fundamentalmente, estandarizar globalmente productos y rendimientos, en la medida de lo posible, de la fuerza de trabajo, aprovechando en la periferia el acceso a determinados mercados y los bajos costos de la mano de obra.

Así es que también, y en segundo lugar, podemos observar que estos modelos nuevos son producidos en un contexto de fuerte crecimiento en los indicadores de productividad laboral, que en la actualidad se acercan a los mejores estándares internacionales en la materia. En tercer lugar, lo anteriormente dicho permite entender cómo es posible que una industria que hasta la década de los '90 no exportaba más del 5% de los vehículos producidos, en pocos años haya pasado a exportar más de la mitad de lo que produce.<sup>15</sup>

En línea con lo dicho, en los gráficos y cuadros que presentamos podemos apreciar varias cuestiones. En el cuadro 1 presentamos la cantidad de modelos producidos por las empresas terminales más importantes de la Argentina para una serie de años seleccionados, así como un detalle de algunos de los modelos más importantes producidos por dichas firmas en el mercado local. Allí podemos apreciar que, después de los primeros años del nuevo milenio, las firmas más importantes comienzan a producir modelos nuevos localmente<sup>16</sup>. Más aún, gran parte de los mismos son algunos de los modelos más importantes que las firmas ensamblan en el mundo y que se lanzan

15 - La mayor parte de las exportaciones tiene como principal destino Brasil. No obstante, y en línea con lo que se plantea en el siguiente pie de página, es interesante observar que, entre 2003-2010 se registró un proceso importante de diversificación de destinos. Entre 2006 y 2008 se llegó a exportar a alrededor de 80 países, donde alrededor de 20 de ellos eran destinos de más de 1000 unidades cada uno. Estos datos de exportaciones no pretenden ser un indicador concluyente ni exhaustivo de "eficiencia" en el sector; aunque sí contribuyen a indicar, a nuestro modo de ver, que es posible observar un quiebre en términos de estrategias de las empresas locales ensambladoras de vehículos.

16 - Es importante aclarar que, en paralelo al lanzamiento de estos modelos "nuevos", las terminales argentinas siguen produciendo modelos antiguos destinados exclusivamente al mercado local.

localmente en el mismo año en que son lanzados a nivel global.<sup>17</sup>

Retomando la discusión del primer apartado, resulta difícil, a nuestro modo de ver, pensar que el lanzamiento local de los modelos 207 o 308 por parte de Peugeot o el lanzamiento mundial en Argentina de la primera *pick-up* de la Volkswagen (modelo Amarok) ocurran en condiciones de producción realizadas con tecnología obsoleta, máxime teniendo en cuenta que muchas de estas unidades están fabricadas para ser vendidas en el extranjero.

El gráfico 1 y el cuadro 2 muestran no solo que la productividad laboral horaria se ha multiplicado casi tres veces en los últimos veinte años, siendo casi cinco veces el valor de la década del '70 (gráfico 1), sino que *parecen haberse acortado las brechas con los países "desarrollados" de mayores escalas*. Como podemos observar, la industria automotriz argentina se ubica, pese a las enormes diferencias de escala, en *niveles similares* (o incluso superiores en algunos casos) de producto por obrero ocupado a los de industrias históricamente mucho más desarrolladas tecnológicamente. Es interesante observar que esta nivelación se corrobora cuando observamos los datos de la producción y el empleo a nivel de las principales empresas productoras de automóviles a nivel mundial.

En el cuadro 3 presentamos el mismo indicador de automóviles producidos por obrero ocupado por año, *pero solo para plantas que realizan únicamente tareas de ensamble* y para tres ETN (ver apartado 3.1.). Esto nos permite corroborar algunas afirmaciones previas. En primer lugar, *no parece verificarse una correlación entre volumen de producción y automóviles producidos por ocupado*. En el caso de Toyota, por ejemplo, una de las plantas que exhibe una mayor relación de automóviles producidos por ocupado es la planta de Baja California, en México, que apenas produjo 50.000 vehículos al año.

17 - Por ejemplo, el modelo 207 (Argentina es una de las primeras locaciones fuera de Francia en fabricarlo) y 408 de Peugeot, la *pick-up* Amarok de Volkswagen, el nuevo Focus de Ford. Es interesante observar que durante el período 2003-2010 se lanzan localmente más modelos nuevos que durante 2011-2014. A nuestro modo de ver, esto tiene que ver con el aumento en dólares de los costos laborales locales con relación a las otras dos grandes plazas de ensamblado del continente (Brasil y México). En 2003-2010, el 19% de los modelos nuevos producidos en la región se lanzaron en la Argentina, mientras que en el último período mencionado la cifra apenas supera el 10%.

Cuadro n.º 1. Modelos seleccionados producidos localmente, antigüedad y terminales. 1997-2005-2010-2014

	Cantidad de modelos producidos localmente			Modelos nuevos que producen	Lanzamiento en Argentina	Antigüedad de los modelos	Observaciones
	2014	2010	2005				
Peugeot	7	6	4	307 207 408 308	2004 2008 2010 2011	2000 2006 2010 2011	9 modelos. Primer país fuera de Francia en producirlo (plan que incluye inversiones por US\$ 100 millones en 2005 y otro de \$700 millones entre 2007 y 2010. Se fabrica en Francia, China y Argentina.
FIAT	2	2	0	Pallo (nuevageneración)	2008	2008	
VW	2	3	2	Suran Fox	2006 2006	2004	1300 millones de pesos anunciados en junio de 2008 (plan hasta 2011) para ampliar instalaciones con miras a la producción de la nueva <i>pick-up</i> y la fabricación de cajas de velocidades para exportaciones. Originalmente fabricado en Brasil para exportar a Sudamérica.
Ford	2	2	2	Amarok Nuevo Focus Ranger	2009 2013	2009	Primera <i>pick-up</i> VW, diseñada para comercializar en AL. Se vende en todo el mundo.
Renault	4	6	4	Focus Symbol Fluence	2008 2010	2008 2010	500 millones de dólares invertidos en Santa Isabel
GM	2	3	3	Corsa Combo Corsa II Agile	2008 2002 2009	2002 2009	500 millones de dólares invertidos en Santa Isabel
Toyota	1	2	1	Hilux SW4	2005	2005	Se dedica básicamente a la producción de omnibuses o chasis para omnibuses.
Daimler Chrysler - Mercedes Benz	5	2	2	-	-	-	
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>18</b>				

Fuente: elaboración propia sobre la base de ADEFA, Reportes anuales de las terminales e información de prensa.

**Cuadro n.º 2.** Vehículos producidos por obrero ocupado y hora trabajada en segmentos terminales y empresas seleccionadas. Años 2005-2008 y 2014.

	2014			2008				2005			
	Producción anual (miles unid.)	Personal empleado (miles de pers.)	Automóviles por obrero ocupado por año (miles de unid.)	Producción anual (miles unid.)	Personal empleado (miles de pers.)	Automóviles por obrero ocupado por año (miles de unid.)	Horas trabajadas por año por trabajador	Vehículos por hora trabajada	Producción anual (miles unid.)	Personal empleado (miles de pers.)	Automóviles por obrero ocupado por año (miles de unid.)
Toyota				8.547	316	27			7.338	141	52
Renault	2.712	117	23	2.421	129	19			2.515	126	20
VW	10.213	593	17	6.346	369	17			5.219	344	15
Ford	6.321	187	34	5.047	217	23			6.497	300	22
Alemania	5.907	447	13	6.046	482	13			5.758	517	11
Francia	1.821	125	15	2.569	150	17			3.549	168	21
Reino Unido	1.599	78	21	1.650	77	21			1.803	86	21
Italia				1.024	69	15			1.038	68	15
Corea del Sur	4.524	301	15	3.827	246	16					
Estados Unidos	12.100	202	60	8.694	204	43	2.132	20	11.947	252	47
Argentina	617	33	19	597	28	21	1.511	14	320	16	20
Brasil				3.216	109	30			2.531	94	27
México				2.168	58	37	2.151	17	1.038	68	15

Fuente: elaboración propia sobre la base de ADEFA, ANFAVEA, BLS, CCFA, INEGI, KAMA, SMMT, VDA y reportes anuales de las empresas.

Es interesante observar que el peso de la fabricación de componentes<sup>18</sup> dentro de las fábricas de las empresas terminales argentinas no parece despreciable (cuestión sumamente importante para leer los cuadros anteriores de productividad). En el caso de Volkswagen, por ejemplo, el 25% de sus trabajadores se dedica a la fabricación de cajas de cambio, que en un 95% son exportadas. En el caso de Renault, el 10% de los trabajadores de su planta en Santa Isabel se dedican a tareas de fundición de partes de aluminio.<sup>19</sup> A nuestro modo de ver, este cuadro termina de revelar que la escala no parece ser, como lo era, un limitante en materia de productividad y capacidad tecnológica. Si lo fuese, no solo no deberíamos encontrar estas disparidades entre volúmenes

18 - Si en la Argentina las terminales no realizan fabricación de autopartes, el cociente vehículos terminados/obreros ocupados sobreestimaría la productividad en Argentina contra la de aquellos países que realizan dichas tareas (dado que el número de ocupados en esos segmentos terminales aumentaría por trabajadores no vinculados a la fabricación de vehículos)

19 - Ver: [https://group.renault.com/wp-content/uploads/2016/03/atlas-2015\\_en.pdf](https://group.renault.com/wp-content/uploads/2016/03/atlas-2015_en.pdf)

**Cuadro n.º 3.** Automóviles por obrero ocupado por año, plantas ensambladoras, por años seleccionados. Renault, Toyota, Volkswagen.

Año	Empresa	País	Localidad	Trabajadores	Automóviles Producidos por año	2/1
2011-2012-2014	Toyota	Promedio		117.477	4.784.000	40,7
2016	Toyota	Argentina	Zárate	4.900	140.000	28,6
2011	Toyota	Argentina	Zárate	4.000	70.000	17,5
2012	Toyota	Brasil	VARIAS	1.500	70.000	46,7
2011	Toyota	Venezuela	Cumana	1.810	10.000	5,5
2011	Toyota	México	Baja California	698	50.000	71,6
2011	Toyota	China	VARIAS	21.142	771.000	36,5
2011	Toyota	Tailandia	VARIAS	16.792	515.000	30,7
2011	Toyota	India	Bangalore	9.511	137.000	14,4
2011	Toyota	Indonesia	Yakarta	8.000	365.000	45,6
2012-2014	Toyota	Estados Unidos	VARIAS	14.426	942.000	65,3
2011	Toyota	Canada	VARIAS	6.990	413.000	59,1
2011	Toyota	Francia	Onnaing	8.430	370.000	43,9
2011	Toyota	Rusia	San Petersburgo	1.349	14.000	10,4
2011	Toyota	Rep. Checa	Kolin	3.030	270.000	89,1
2011	Toyota	Turquia	Arifiye	2.563	92.000	35,9
2011	Toyota	Filipinas	Santa Rosa	2.208	26.000	11,8
2011	Toyota	Japón	VARIAS	8.399	502.000	59,8
2011	Toyota	Vietnam		1.729	27.000	15,6
2015	Renault	Promedio		54.912	2.245.629	40,9
2015	Renault	Argentina	Córdoba	1.715	76.055	44,3
2015	Renault	Marruecos	VARIAS	7.090	288.050	40,6
2015	Renault	Brasil	Curitiba	3.706	187.087	50,5
2015	Renault	India	Chennai	12.000	200.000	16,7
2015	Renault	Rusia	Moscú	2.645	73.618	27,8
2015	Renault	Francia	VARIAS	4.212	273.318	64,9
2015	Renault	Rumania	Pitesti	11.108	339.204	30,5
2015	Renault	Turquia	Bursa	5.640	339.240	60,1
2015	Renault	Corea	Busan	2.192	205.391	93,7
2015	Renault	España	Palencia	4.219	210.293	49,8
2015	Renault	Eslovenia	Novo Mesto	2.100	129.428	61,6
2015	Volkswagen	Promedio		58.211	1.477.971	25,4
2015	Volkswagen	Argentina	Pacheco	5.363	84.971	15,8
2015	Volkswagen	Argentina	Córdoba	1.800	Esta Planta produce hoy 3640 transmisiones por día, es decir una transmisión cada 24 segundos, según VW.	
2015	Volkswagen	Alemania	VARIAS	17.791	283.000	15,9
2015	Volkswagen	China	VARIAS	33.257	1.110.000	33,4

Fuente: elaboración propia sobre la base de Maito (2017) e información de las empresas.

producidos y productividad<sup>20</sup>, sino que no deberíamos encontrar que las plantas argentinas tienen la capacidad de fabricar componentes tan sensibles como cajas de cambios, exportándolas casi en su totalidad.

#### 4. A modo de cierre: una vuelta al problema de la productividad laboral y la caracterización de la industria argentina

Volviendo a la discusión que esbozamos al comienzo de este trabajo, vinculada al problema de la productividad laboral y a su importancia en la caracterización de la economía argentina, lo que intentamos mostrar es que no parece adecuado seguir sosteniendo hoy día, de un modo general para toda la industria argentina, que las restricciones de escala imponen un uso de tecnología obsoleta, restringiendo las posibilidades de que aumente la productividad laboral (Iñigo Carrera, 2007) o que los problemas de la industria automotriz son los mismos que existían en la década del '60 del siglo pasado (Fitzsimons y Guevara, 2016).

Esto no quiere decir que sostengamos aquí que estos indicadores que presentamos sean sintomáticos de un proceso virtuoso de industrialización o desarrollo, en ninguno de los sentidos en los que pueda ser pensado el término. Lo que sí sostenemos, enfáticamente, es que ha habido cambios –sustantivos– en las estrategias productivas de los capitales que dirigen la producción industrial en la Argentina.

*De seguir pensando en una industria con los mismos problemas que en la década del '60, no podríamos comprender por qué se ensamblan algunos modelos de última generación en la Argentina, ni por qué se exportan, ni por qué se realizan ambas tareas con parámetros elevados de rendimiento de la fuerza de trabajo. Tampoco podríamos comprender los problemas de restricción externa vinculados a la producción de automóviles, ni (vinculado a ellos) los problemas de integración regional o de integración nacional de la producción que atraviesan al sector autopartista, incluso en años donde el costo salarial se encontraba en pisos históricos, y la producción terminal en niveles récord. En definitiva, comprenderíamos muy poco los problemas actuales de la industria argentina.*

En línea con lo anterior, es interesante observar que los dos grandes sectores que han sido los principales demandantes de divisas durante los años de crecimiento 2003-2014 han sido la industria automotriz y

20 - Por ejemplo, la planta de Renault en Córdoba produce más vehículos por obrero por año que la de Pitesti en Rumanía, con un volumen de producción casi 5 veces menor.

la industria química (particularmente los químicos básicos). Se trata de dos sectores liderados por grandes empresas transnacionales, cuya productividad laboral ha crecido en los últimos veinte años como nunca lo había hecho en la historia argentina, y cuyas prácticas productivas se han acercado a la frontera internacional en esos últimos años. Es interesante, decimos, porque aquí es claro que la demanda de importaciones no viene dada por un problema de obsolescencia tecnológica o de productividad.

En la industria automotriz, el peso de los productos importados en el consumo nacional de autopartes no aumentó en los últimos años como consecuencia de la obsolescencia tecnológica del sector. Aumentó por el modo en que se ha reconfigurado globalmente la industria autopartista, en línea con lo planteado en el apartado 3.

Todo lo anterior se pierde fácilmente cuando el problema se analiza con indicadores agregados de productividad. Incluso si se toma exclusivamente el indicador del segmento autopartista, se corre el riesgo de no percibir las abismales diferencias productivas existentes entre empresas con capacidad de operar a escala transnacional<sup>21</sup> y las pequeñas empresas de origen nacional.

A modo de cierre, y retomando lo planteado en la introducción, aquí nos propusimos mostrar los problemas derivados de una caracterización de la economía argentina que hace foco en la productividad laboral agregada. Mostramos cómo este tipo de análisis, poniendo énfasis en lo bajo de dicho indicador respecto a la frontera internacional, sostiene, por ejemplo, que los problemas de la industria argentina son, sustantivamente, los mismos que los existentes en las décadas del '60 y '70 del siglo pasado.

Sin desconocer algo tan evidente como la importancia que tiene para un país periférico y exportador de productos agropecuarios el nivel de los precios internacionales de dichos bienes, lo que aquí quisimos mostrar es que este tipo de interpretaciones impide comprender algunos de los problemas más elementales de los principales sectores de la industria nacional.

21 - Las cuales explican la mayor parte de la facturación del sector en Argentina y pertenecen al grupo de las empresas autopartistas más importantes del mundo en términos de activos y ventas.

## Bibliografía

Arceo, E. (2009). "América Latina. Los límites al crecimiento exportador sin cambio estructural". En: Arceo, E. y Basualdo, E., (comp.) *Los condicionantes de la crisis en América Latina*. Buenos Aires: CLACSO.

Arrighi, G. (1997). *A ilusão do desenvolvimento*. Petrópolis: Editora Voces.

Brandt, L. y Biesebroeck, J. (2008). *Capability building in China auto supply chain*. University of Toronto.

Cantarella, J., Katz, L. y Guzmán, G. (2008). "La Industria Automotriz Argentina: Limitantes a la Integración Local de Autocomponentes". Ediciones Littec. Recuperado de: <http://www.littec.ungs.edu.ar/pdfespa%Flol/DT%2001-2008%20Cantarella-Katz-de%20Guzman.pdf>

Fitzsimons, A. y Guevara, S. (2015). "La llamada reestructuración de la industria automotriz argentina: ¿cambio o continuidad en la forma de valorización del capital?". VIII Jornadas de Economía Crítica. Sociedad de Economía Crítica. Río Cuarto-Argentina.

Fitzsimons, A. y Guevara, S. (2016). "Transnational Corporations and the 'Restructuring' of the Argentine Automotive Industry: Change or Continuity?" En: Charnock, G. y Starosta, G. (comp.) *The new international division of labour*. Londres, Springer Editions, pp. 183-213.

Gereffi, G. (2001), "Las cadenas productivas como marco analítico para la globalización". *Problemas del Desarrollo*, v. 32, n.º 125, IIEC-UNAM, pp.9-37.

Graña, J. (2012). *Las condiciones productivas de las empresas como causa de la evolución de las condiciones de empleo, la industria manufacturera en Argentina desde mediados del siglo pasado*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Graña, J. (2013). "Industria y desarrollo económico. Algunas pautas teóricas y algunas lecciones históricas" CEPED. FCE-UBA. Recuperado de: [https://www.academia.edu/13284985/Industria\\_y\\_desarrollo\\_econ%C3%B3mico.\\_Algunas\\_pautas\\_te%C3%B3ricas\\_y\\_algunas\\_lecciones\\_hist%C3%B3ricas](https://www.academia.edu/13284985/Industria_y_desarrollo_econ%C3%B3mico._Algunas_pautas_te%C3%B3ricas_y_algunas_lecciones_hist%C3%B3ricas).

Guevara, S. (2012). "Reactivación de la movilización obrera en la industria terminal automotriz (2004-2011): Recuperación parcial del salario con persistencia en la flexibilización laboral". *Trabajo y sociedad*, n.º 19, pp. 525-539.

Humphrey, J. y Memedovic, O. (2003) "The Global Automotive Industry

Value Chain: What Prospects for Upgrading by Developing Countries". UNIDO Sectorial Studies Series Working Paper. Recuperado de: <https://ssrn.com/abstract=424560>

Iñigo Carrera, J. (2007). *La formación Económica de la Sociedad Argentina*. Buenos Aires: Ed. Imago Mundi.

Kaplinsky, R. (2005). *Globalization, poverty and inequality: between a rock and a hard place*. Cambridge: Ed. Polity.

Kornblihtt, J., Seiffer, T. y Mussi, E. (2015). "Las alternativas al Neoliberalismo como forma de reproducir la particularidad del capital en América del Sur". *Pensamiento al Margen*, n.º 4, pp. 104-135.

Kosacoff, B., Todesca, J. y Vispo, A. (1991). "La transformación de la industria automotriz argentina". DT, CEPAL, n.º 40.

Maito, E. (2017). "Diferencias internacionales de productividad en la industria automotriz". *Márgenes*, n.º 4 [en prensa].

Marini, R. M. (1977) "La acumulación capitalista mundial y el subimperialismo". *Cuadernos Políticos*, n.º 12. Recuperado de [http://www.marini-escritos.unam.mx/052\\_acumulacion\\_subimperialismo.html](http://www.marini-escritos.unam.mx/052_acumulacion_subimperialismo.html).

Martins, C. (2007). "Ruy Mauro Marini: marco de pensamiento contemporáneo". En: Marini, R. *Procesos y tendencias de la globalización capitalista* (antología). s/l: Prometeo.

Minian, I. (2009), "Nuevamente sobre la segmentación internacional de la producción". *Revista Economía*, v. 6, n.º 17, pp.46-68.

OIT (2005). "Tendencias de la industria automotriz que afectan a los proveedores de componentes". Informe para el debate de la Reunión tripartita sobre el empleo, el diálogo social, los derechos en el trabajo y las relaciones laborales en la industria de la fabricación de material de transporte. Organización Internacional del Trabajo: Ginebra.

Pinazo, G. (2015). *El desarrollismo Argentino. Una mirada crítica desde la industria automotriz*. Buenos Aires: Ed. UNGS.

Sourrouille, J. (1980). *El complejo automotor en la Argentina*. Buenos Aires: EUDEBA.

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

Sutton, J. (2004). *The Auto-Component Supply Chain in China and India: A Benchmarking Study*. Londres: London School of Economics.