





OBSERVATORIO DE RAMAS PRODUCTIVAS

Automóviles

-  *Abordajes Históricos*
-  *Series de Producción*
-  *Mapas de Producción*
-  *Caracterización según Nomenclatura Internacional*

Abordajes históricos

El proceso de internacionalización de la trama automotriz argentina

Autor: Hernán Morero

Publicación: H-Industria - Año 7 - Nro. 12 - Primer semestre de 2013

Resumen: El objetivo del presente artículo es hacer una presentación de la evolución histórica de la industria automotriz argentina focalizada en su proceso de internacionalización. Este análisis se realizará desde una perspectiva de tramas productivas, procurando enfatizar el modo en que se fue gestando el proceso de internacionalización en esta trama y recalcar la importancia que adquirieron en distintos momentos los elementos domésticos y extranjeros en los procesos de transformación tecnológica y productiva. Ello implicará recorrer el proceso de conformación de los polos organizadores de la actividad productiva, el desarrollo de su cadena de proveedores y sus relaciones; así como la evolución de los flujos comerciales, las transformaciones tecnológicas y productivas involucradas en esta evolución, y el impacto que ha tenido la política sectorial en la conformación de la trama en la Argentina y su internacionalización. En el análisis se seguirá una periodización en seis partes: la primera abarca el período entre 1920 y 1950, caracterizado por la instalación de las primeras plantas de montaje; la segunda entre 1951 y 1958, donde comienza la producción nacional impulsada fuertemente por el Estado; la tercera entre 1959 y 1975, que se caracterizó por la consolidación productiva de la trama comandada por multinacionales extranjeras con la finalidad de abastecer el mercado interno; la cuarta entre 1976 y 1990, donde la inestabilidad institucional y macroeconómica del país hundieron a la trama en una fuerte crisis; la quinta entre 1991 y 2001, el período de la convertibilidad, caracterizado por el acercamiento de la trama productiva local a la frontera tecnológica internacional y su definitiva integración a la cadena global de producción; y, por último, la etapa entre 2002 y 2010, de la posconvertibilidad.

Link al documento completo: <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind/article/view/531/991>

=====

Transformaciones, rentabilidad y empleo en la cúpula industrial. Análisis de la cúpula automotriz en la post-Convertibilidad

Autores: Juan Santarcángelo y Guido Perrone

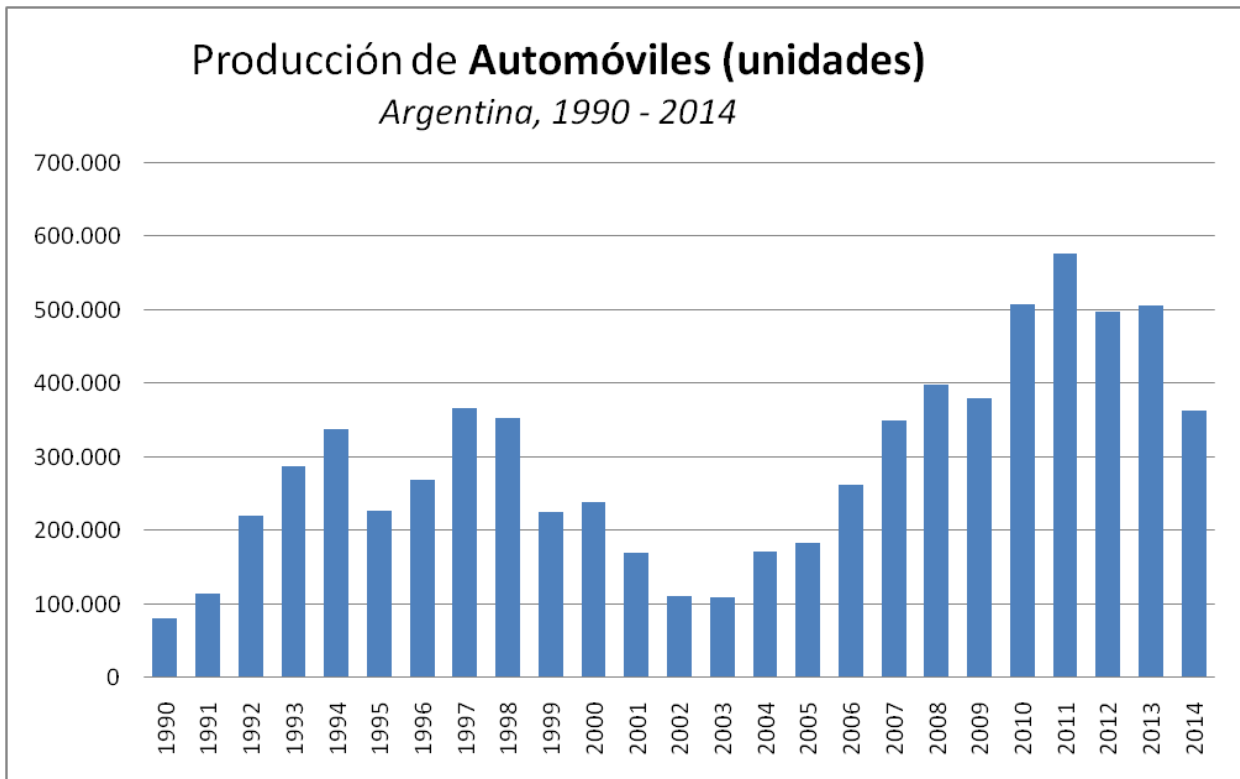
Publicación: H-Industria - Año 6- Nro. 10 - Primer semestre de 2012

Resumen: Desde la crisis del 2001, la economía argentina ha registrado tasas anuales de crecimiento promedio del orden del 8% y la economía ha logrado generar más de cuatro millones de puestos de trabajo. Uno de los actores centrales de este desempeño ha sido la cúpula industrial, compuesta por las 100 empresas manufactureras más importantes del país en relación a sus volúmenes de venta. Sin embargo, las transformaciones sufridas al interior de dicha cúpula no han sido homogéneas, y mientras sectores como Química y Plásticos y Alimentos, Bebidas y Tabaco registraron una caída en su peso relativo; los sectores Automotriz y Siderurgia se vieron fuertemente beneficiados durante estos años. En

este contexto, el propósito del presente trabajo es examinar por un lado, las transformaciones registradas al interior de la cúpula industrial en términos de su peso en la actividad manufacturera y la importancia relativa de las distintas ramas que la componen; y por el otro, brindar una caracterización de la cúpula automotriz y la evolución de su producción, su capacidad de generación de empleo, la forma que asume la distribución del excedente generado y su creciente vinculación y dependencia del sector externo.

Link al documento completo: <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind/article/view/380/694>

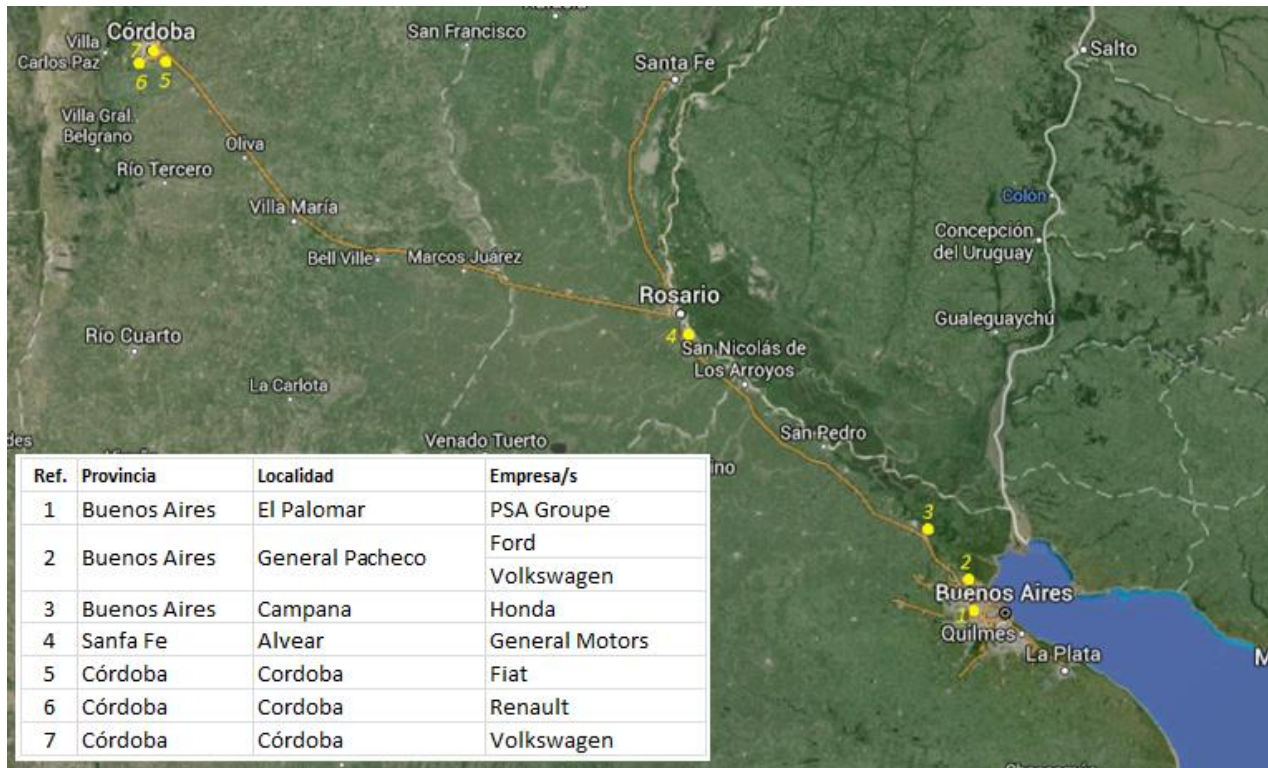
Series de producción en Argentina



Fuente:

<http://www.indec.gob.ar/> (2016)

Terminales productoras de automóviles en Argentina (2016)



Notas:

- no se incluye en el gráfico a las plantas que producen exclusivamente utilitarios o camiones
- la planta de Volkswagen en Córdoba se dedica a la fabricación de transmisiones de automóvil y sus componentes.

Caracterización según Nomenclatura Internacional

=====

Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas (CIIU) – Rev. 4

SECCIÓN C: Industrias manufactureras

División 29: Fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques

Grupo 291: Fabricación de vehículos automotores

Clase:

291.0 – Fabricación de vehículos automotores (Incluye la fabricación de motores para automotores)

Ya que esta clase comprende las siguientes actividades:

- Fabricación de automóviles de pasajeros
- Fabricación de vehículos comerciales:
 - Camionetas, camiones, tractores para semirremolques de circulación por carretera, etcétera
 - Fabricación de autobuses y trolebuses
- Fabricación de motores para vehículos automotores
- Fabricación de chasis equipados con motores
- Fabricación de otros vehículos automotores:
 - Trineos motorizados, carritos autopropulsados para campos de golf, vehículos anfibios
 - Camiones de bomberos, camiones barredores, bibliotecas móviles, vehículos blindados, etcétera
 - Camiones hormigonera
- Vehículos para todo terreno, go-carts y vehículos similares, incluidos vehículos de carreras
- Reconstrucción en fábrica de motores para vehículos automotores

=====

Nomenclatura Común del Mercosur (NCM)

Sección XVII: Material del Transporte

Capítulo 87: Vehículos automóviles, tractores, ciclos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios

Partidas/sub-partidas:

87.03 – Coches de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida nº 87.02), incluidos los vehículos del tipo familiar ("break" o "station wagon") y los de carreras. ((consultar sub-partidas a 6 y 8 dígitos de desagregación))

=====

Standard International Trade Classification (SITC) – Rev. 4

SECCIÓN 7: Equipo de transporte y maquinaria

División 78: Vehículos de carretera (Incluye vehículos aerodeslizadores)

Grupo 781: Motor cars and other motor vehicles principally designed for the transport of persons (other than motor vehicles for the transport of ten or more persons, including the driver), including station-wagons and racing cars

781.2 – Motor vehicles for the transport of persons, n.e.s.

=====