

Relaciones económicas entre el Mercosur y China. El caso del comercio importador en el sector automotriz (2002-2020)

Economic Relations Between Mercosur and China. The Case of Import Trade in the Automotive Sector (2002-2020)

Damián Andrés Bil

Doctor de la Universidad de Buenos Aires (mención en Historia), investigador de CONICET radicado en el CEUR (Centro de Estudios Urbanos y Regionales), docente de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina
<https://orcid.org/0000-0002-7054-2927>
damibil@gmail.com

Martín Pezzarini

Licenciado en Sociología, becario doctoral UBACyT, docente de la Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Argentina
<https://orcid.org/0000-0003-1379-7170>
martinpezzarini@gmail.com

Fecha de recepción: 15 de marzo del 2022

Fecha de aceptación: 2 de mayo del 2022

Disponible en línea: 20 de mayo del 2022

Sugerencia de citación: Bil, D. A., y Pezzarini, M. (2022). Relaciones económicas entre el Mercosur y China. El caso del comercio importador en el sector automotriz (2002-2020). *tiempo&economia*, 9(2), en prensa. <https://doi.org/10.21789/24222704.1858>

RESUMEN

Analizamos la relación comercial de Brasil y Argentina con las potencias (en particular, EE. UU. y China) en el sector automotriz. El objetivo es estudiar el avance del gigante asiático en la región a partir de la exportación de manufacturas y, con ello, aportar elementos para el estudio de los vínculos que teje este país con las burguesías sudamericanas. Para ello, relevamos las series de importación del siglo XXI para estas ramas, disponibles en sitios oficiales de cada país. Con el procesamiento estadístico, evaluamos el peso de las potencias en la importación sudamericana y los momentos de quiebre de la relación. Encontramos que, a partir de 2009, los productos chinos ganan posiciones en la región, redefiniendo la matriz del comercio sectorial.

Palabras clave: comercio internacional; relaciones económicas internacionales; industria automotriz; América Latina; Historia económica

Códigos JEL: F14, F59, L62, N16.

ABSTRACT

For this article, the trade relationship between Brazil and Argentina with the US and China, the greatest powers in the automotive sector, was analyzed. Our objective was to study the advance of Asia's giant within the region using data related to the export of manufactures. With it we aim to contribute to the study of the links woven by China with the South American bourgeoisies. To do this, import series –available on the official websites of each country– from the 21st century for this sector were collected and examined. Using statistical processing, we assessed the weight of the world powers in South American imports and the moments of breakdown of the relationship. We found that, since 2009, Chinese products have climbed positions in the region and redefined the sectoral trade matrix.

Keywords: international trade; international economic relations; automotive industry; Latin America; Economic History

JEL Codes: F14, F59, L62, N16.

Introducción

En las últimas décadas, China se ha posicionado como el principal exportador mundial de manufacturas. Desde su ingreso a la Organización Mundial de Comercio (OMC), ganó posiciones al punto de sobrepasar a Alemania en el segundo lugar en 2010 y, desde 2013, a los Estados Unidos como el mayor exportador, por un valor total de 2,35 billones de dólares (contra 2,27). Su presencia no solo generó un cambio de posiciones relativas entre las potencias, sino también reconfiguró el mapa geopolítico y la dinámica comercial de los países de América Latina.

En ese marco, proponemos reconstruir la matriz de importación de autopartes y conjuntos para la industria automotriz desde el Mercado Común del Sur (Mercosur) durante el siglo XXI. Con ello, buscamos analizar la relación entre las dos economías principales (Brasil y Argentina) y el vínculo con las potencias mundiales e identificar momentos clave en la relación comercial. Como hipótesis, consideramos que la aparición de China como gran productor y exportador manufacturero modificó el escenario del comercio internacional, en particular en el Mercosur. La profundización de esta estrategia luego de la crisis de 2008 impactó en la región, disputando el papel de los EE. UU. como proveedor de bienes industriales e incluso ocupando parte del comercio que antes realizaban las economías del bloque, lo que puede deparar tensiones a futuro. Debido al impulso del complejo automotor en China durante las últimas décadas, la actividad se plantea como un sector privilegiado para este estudio. Por ello nos concentraremos en este renglón particular, durante el periodo 2002-2020. Adelantamos que este trabajo tendrá un fuerte sesgo cuantitativo. Nos concentramos en sistematizar las series de comercio exterior, con el fin de identificar indicadores que permitan una teorización posterior. Utilizamos información estadística de Consulta del Comercio Exterior de Bienes del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos – INDEC – (Argentina) y de la base Comex Stat del Ministerio da Industria, Comércio Exterior e Serviços (Brasil). Complementaremos el análisis con series de otras bases y aportes de otros autores.

Antes de comenzar, debemos analizar el conocimiento existente para desarrollar nuestra labor. En ese sentido, hay numerosos trabajos que dan cuenta del desarrollo de China como potencia internacional, redefiniendo el sistema internacional como nuevo rival para la hegemonía norteamericana (Santos Paulino & Guanghua, 2010; De Oliveira & Lessa, 2014; Becard & Menechelli, 2019; Jenkins, 2019; Sevaes, 2021). Por el momento, China optó por una expansión “pacífica”, de cooperación en un mundo multipolar, aunque sin desatender la construcción de zonas de influencia, como lo muestra la experiencia de la Ruta de la Seda (Cordeiro & Paulino, 2017). No obstante, algunos señalan que esta dinámica armónica sufrió un deterioro con la pandemia, que acentuó la rivalidad China-EE. UU., lo cual puede afectar negativamente a América Latina (Bernal Meza, 2021).

Además, son varios los autores que trabajaron durante los últimos años los efectos del ascenso chino sobre la región. Antes de la crisis de 2008, se advertía que el ingreso de China en el mercado mundial como gran productor de manufacturas podía desplazar la participación de América Latina en las cadenas globales de valor (Kosacoff *et al.*, 2007).

Estudios más recientes, siguiendo esta pauta, señalan que en este marco la región profundizó la matriz exportadora de materias primas y energía, mientras que China encontró nuevos mercados consumidores para sus productos (Narodowski, 2018). A cambio, América Latina podía beneficiarse de inversiones en infraestructura fundamentales para su desarrollo (Cesarin, 2019). Frente a esta perspectiva de cierta manera neutral o “mutualista” de la relación entre el gigante asiático y América Latina, otros señalan que el avance chino se produjo en una posición pasiva de nuestros países y que, si bien las obras de infraestructura pueden traer beneficios, no alteran la relación centro-periferia que se establece (Oviedo, 2018) e, incluso, profundizan la primarización (Lopes Afonso *et al.*, 2021).

Por su parte, con relación a Brasil, durante la segunda década del siglo los cambios en el escenario internacional alteraron su situación, afectando el comercio exterior, los flujos de inversiones y las condiciones de endeudamiento. China se convirtió en el principal socio comercial de Sudamérica, lo cual reforzó el peso que guardan las exportaciones primarias en estos países (Oliveira, 2016; Bernal-Mezza, 2016; Aguiar de Madeiros & Cintra, 2015) e introdujo un factor de desequilibrio en la región, desgastando la posición de Brasil (Dussel, 2021). Hiratuka (2016) examina la relación económica entre Brasil y China. Afirman que, en términos de intercambio comercial, el aumento de las exportaciones brasileñas a China ofreció perspectivas favorables para el crecimiento macroeconómico. No obstante, se crearon obstáculos a la estructura productiva, debido al potencial desplazamiento de la producción nacional en varios sectores manufactureros. Luego de la crisis de 2008, las políticas de recuperación de los países centrales volvieron a aumentar la liquidez internacional, presionando a la apreciación del real. En 2010 y 2011, la recuperación de la economía brasileña fue de la mano del aumento de las importaciones. Según Hiratuka (2016), las relaciones comerciales bilaterales de Brasil con China deben, por tanto, ser analizadas en este contexto. Hay un intenso crecimiento de las importaciones de manufacturados, con creciente competencia en el mercado brasileño. El trabajo también analiza la inversión bilateral directa, destacando el hecho de que los flujos tendieron a fortalecer el perfil de la estructura comercial establecida entre ambos países. Tarifa Lopes (2020) afirma que las exportaciones brasileñas atravesaron un proceso de “reprimarización”, en la que los productos primarios empezaron a superar a los manufacturados. El estudio constata que, salvo excepciones, esa ha sido la especialización predominante desde 1808.

En tanto, Bressiani *et al.* (2004) indican que entre 1950 y 2003 la economía brasileña evolucionó de un modelo primario-exportador hacia una economía industrializada. Sin embargo, la velocidad en que se dio esa evolución es menor que la de la economía mundial. Mientras los países del este de Asia cobraron cada día más protagonismo como exportadores y los países desarrollados potenciaron sus flujos endógenos de carácter intraindustrial, la posición de Brasil como uno de los exportadores de la economía mundial se redujo. Aguiar de Madeiros y Cintra (2015) examinan la expansión de las relaciones económicas entre China y América Latina. El proceso de urbanización china fue el principal estímulo para las exportaciones de productos básicos de estos países, erigiéndose como principal comprador para varios. A su vez, China se convirtió en el mayor proveedor de manufacturas para muchos. En esta reestructuración de la

división internacional del trabajo, los autores consideran dos efectos diferentes, un “efecto demanda” y un “efecto de estructura” e investigan cómo la complementariedad y las presiones competitivas afectaron el comercio en la región de acuerdo con los patrones y las estructuras productivas. Para Buainain y Vieira (2011), se configuró una especialización asimétrica, en la cual Brasil exportó principalmente materias primas agropecuarias y minerales e importó manufacturados de baja y media intensidad tecnológica. Otros señalan que, entre 1995 y 2011, Brasil presentó una tendencia a la especialización en las exportaciones basadas en recursos naturales, mientras que en importación comenzó a depender cada vez más de los insumos intermedios extranjeros, principalmente máquinas y equipos de transporte. La inserción de Brasil en las cadenas globales de valor tendió a profundizar los patrones de comercio establecidos durante la década de 1990. Es decir, tendió a reforzar su inserción en las fases iniciales de las cadenas, en las primeras etapas de los procesos de producción, con la exportación de materias primas. En el periodo analizado, la economía mostró una pérdida de complejidad, debido al aumento del contenido importado de bienes intermedios (Vital da Costa *et al.*, 2021).

A su vez, Paikin y Dulcich (2017) analizan el intercambio comercial argentino-brasileño de los últimos años y la penetración china en la región con el fin de observar las perspectivas del Mercosur y las opciones de políticas públicas. Se detienen en el análisis sectorial del comercio bilateral y los grados de desplazamiento de la producción regional por proveedores asiáticos, encontrando una caída en la participación de las exportaciones argentinas a Brasil y viceversa, al tiempo que observan un aumento de la participación china en todos los sectores.

Para el caso argentino, Laufer (2019) indica que en los últimos años la estrategia comercial de China parece centrarse en el fomento de sus corporaciones en la construcción y financiamiento de grandes obras. La exportación de capital es el eje articulador del gigantesco proyecto de “la Franja y la Ruta”. Con pocas variaciones, desde hace más de una década los indicadores del intercambio bilateral entre Argentina y China apuntan a profundizar el rumbo de reprimarización y desindustrialización. Por su parte, Suárez Santana (2018) analiza el efecto de la demanda china, para evaluar una posible dinámica reprimarizadora de América Latina en el periodo 1995-2016. Para ello, examina el patrón exportador de Argentina, Brasil, Chile, Cuba, Perú, Uruguay y Venezuela centrándose en los productos primarios y las manufacturas basadas en recursos naturales. Distingue el comercio con destino a China y el del resto del mundo, para luego estudiar las consecuencias del cambio en el patrón exportador sobre las estructuras nacionales. Las principales conclusiones del trabajo son que, si bien para la mayoría de los países estudiados se aprecia un proceso de reprimarización de sus exportaciones, solo Brasil y Perú presentan indicios de una reciente dinámica reprimarizadora de su estructura interna, aún de corto recorrido.

Otro autor que trabajó el tema fue Carciofi (2019). Él estudia el devenir exportador de Argentina durante la última década, mostrando un estancamiento económico y de las ventas externas desde hace 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 que multiplicaron los flujos de comercio), el

contexto internacional donde se ha dado en los últimos años un incremento de las políticas proteccionistas y el papel de Asia como uno de los centros del comercio global. 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”: productos de alto valor agregado y contenido tecnológico, con precios de exportación por encima del promedio general (Bianco, 2018). Bianco señala que la exportación de estas mercancías, según la heterodoxia, permitiría acceder a rentas de innovación. Estudia el caso argentino comparando datos de 2003 con 2015, discriminando las manufacturas por su contenido tecnológico. Encuentra una mejora cualitativa de las exportaciones en lo referente a valor, contenido y diversificación de destinos. Esta afirmación es 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 menor (89,3 % y 82,6 % del total, respectivamente).

Consideramos relevante el estudio del complejo automotor como vía para estudiar la penetración china, puesto que en esta rama el país asiático se posicionó como uno de los líderes mundiales. Carbajal Suárez (2010) indica que, en las últimas dos décadas, la automotriz mundial atravesó un intenso proceso de reestructuración, con innovación, aumento de productividad y aparición de vehículos eléctricos y nuevos participantes como China. Este país se convirtió al inicio de la década de 2010 no solo en uno de los mercados más importantes, sino en el mayor productor. Su potencia le permitió ingresar con fuerza en el mercado norteamericano, uno de los más grandes del mundo. En el caso de autopartes, China lideró los envíos a los EE. UU. por sobre México y Canadá en el periodo 2012-2018, hasta que la guerra comercial y la subida de aranceles devolvió a los limítrofes de los EE. UU. su primacía como proveedores. No obstante, esta situación muestra el creciente peso del país asiático incluso en mercados claves y muy competitivos (Dussel, 2021). En nuestra región, la expansión china se constata no solo en las cifras que analizaremos, sino también en los recientes anuncios de inversiones que realizaron importantes terminales para producir vehículos tanto en Brasil como en Argentina.¹ Esto se sumaría a las plantas de ensamblaje con las que cuentan las firmas chinas en Sudamérica y a la producción que se realiza mediante licencias con constructores locales. Va de suyo que este proceso posiblemente incrementará las importaciones de autopartes desde las casas matrices (Regalado Pezúa & Zapata, 2018).

Con estos aportes, avanzaremos aquí con un análisis de series vinculadas al origen de las importaciones, en un sector como el de piezas y conjuntos para la industria automotriz. Esto forma parte de un trabajo más amplio, donde estudiamos cómo el avance chino como gran exportador mundial impacta en América Latina reduciendo las exportaciones de bienes de medio y alto contenido tecnológico, al desplazarlo de diversos mercados en los cuales estos tenían una inserción, al menos acotada. A su vez, entendemos que este fenómeno comienza a horadar paulatinamente la relación que mantiene el bloque Mercosur con la potencia del periodo previo, los EE. UU.,

¹ Cristófalo (2021); *Télam* (2021); Lerner (2022); Buffon (2021); Moreno (2022).

relación de intercambio donde participaban bienes de cierto contenido tecnológico (en ambos sentidos, es decir, tanto importados como exportados, desde la región hacia el país del norte).

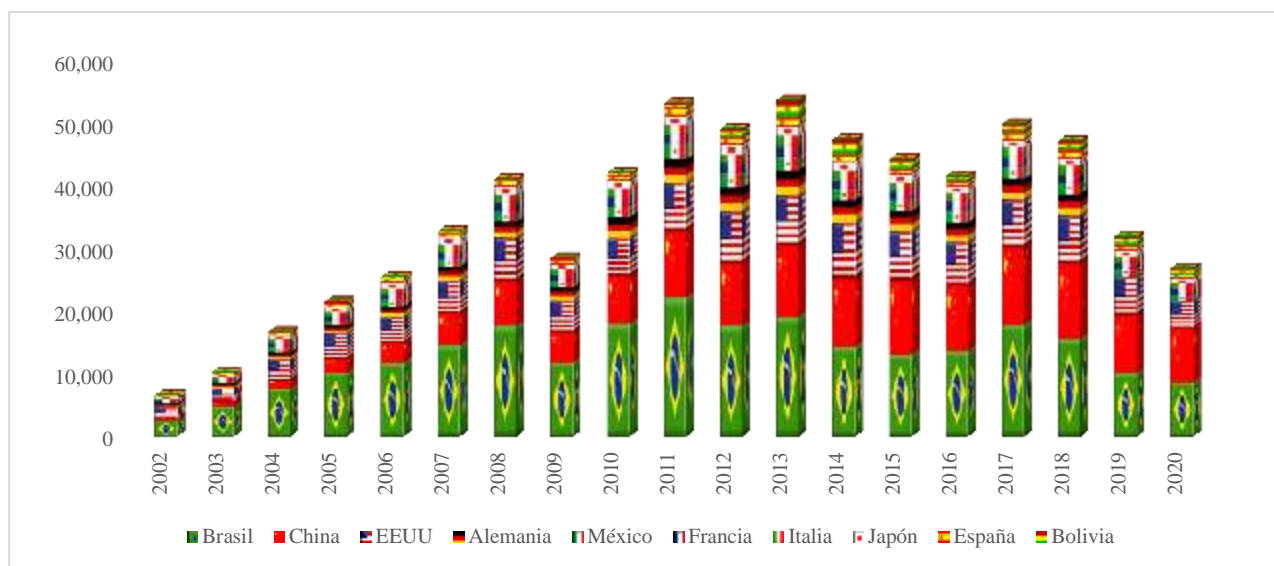
La presente investigación es de carácter mayormente cuantitativo, basada en el relevamiento y procesamiento de las series estadísticas que se señalaron previamente. Estimamos que, en términos de Argibay (2009), la muestra escogida es suficientemente extensa para fundamentar una adecuada investigación, ya que toma un periodo de casi dos décadas y contempla buena parte de las piezas y los conjuntos que conforman un vehículo. Como también señalan Ugalde Binda y Balbastre Benavent (2013), la metodología se encuentra condicionada por el objeto de estudio. Agregamos nosotros que, además, el abordaje se adapta a la etapa particular de la investigación. Es decir, en el inicio de esta, se vuelve fundamental (además de revisar el conocimiento acumulado) comenzar con el procesamiento de los datos de base que darán sustento a la elaboración de argumentos y conclusiones. Al encontrarnos en esa instancia, es lógico que este tipo de abordaje posea un mayor desarrollo. Aun así, como señalan estos y otros autores, cabe aclarar que este tipo de indagación no permite resolver los problemas planteados. Para ello es necesario desarrollar una teoría mixta, que contemple el abordaje cualitativo para verificar teorías o comprender la información procesada en un marco explicativo. En este trabajo, avanzamos en ello aportando elementos para hacer una primera relación entre los flujos comerciales y el cambiante papel de las potencias en la dinámica económica de Argentina y Brasil. Será necesario complementar esto último con futuros avances.

Proveedores del Mercosur: el avance chino

En términos del objetivo general, es necesario observar el origen de las importaciones de las principales economías del Mercosur. De esta manera, podremos evaluar la dinámica en las relaciones comerciales entre los países de la región y con las potencias, Y, así, aportar elementos para entender las transformaciones producidas con el avance de China. El avance de este país sobre las compras del Mercosur se observa si tomamos los datos de las dos economías más grandes del bloque, Brasil y Argentina. Mientras que para el periodo 2002-2007 las compras de China representaron un 7,5 % de lo importado por estas economías, de 2008 a 2020 acapararon casi el doble (14 %). De 2002 a 2020, China pasó de ser el sexto proveedor de Brasil a ser el principal, mientras que para Argentina pasó del quinto al segundo lugar. Este fenómeno redefine el comercio y las orientaciones dentro del bloque y plantea algunos desafíos a futuro.

Revisemos el caso de Argentina. Observamos que Brasil es el principal proveedor en el total de importaciones (figura 1).

Figura 1. Principales proveedores de importaciones de Argentina, en millones de dólares, 2002-2020

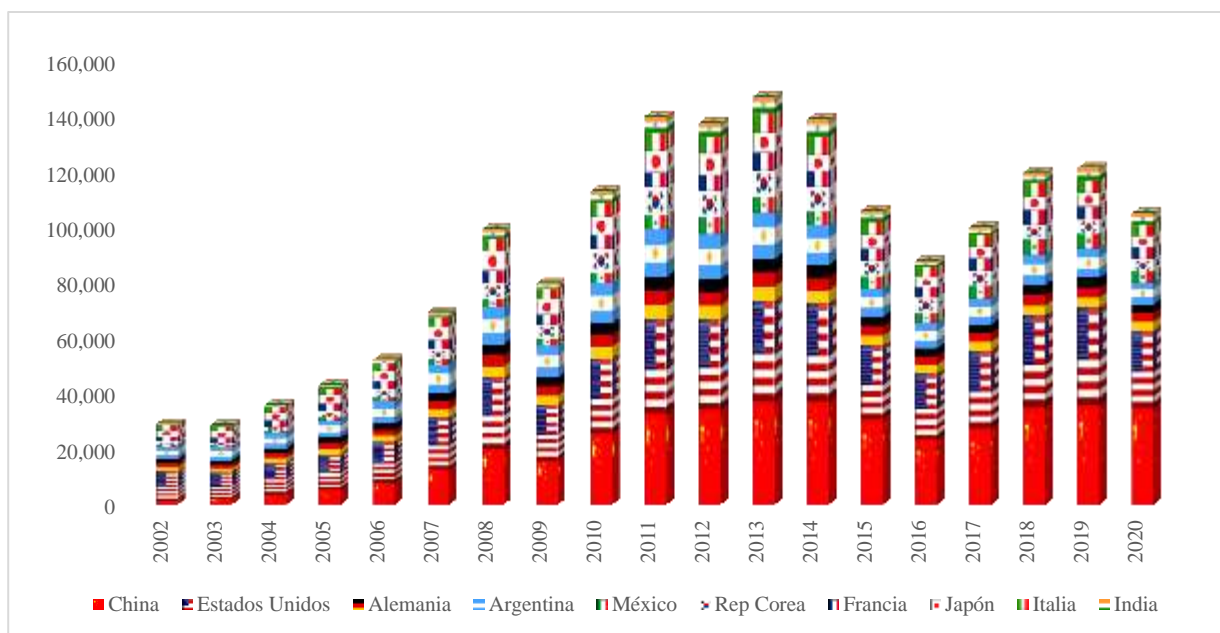


Fuente: elaboración propia con base en INDEC (2022b).

Entre 2010 y 2013, se importó un promedio de 19.242 millones de dólares anuales de la nación vecina. Luego, en consonancia con la caída de las importaciones por la recesión, esa cifra se retrajo a un promedio de 13.311 millones entre 2014 y 2020. Hasta 2011, Brasil representó un 32 % de las compras totales. Luego, su participación mermó para representar durante los últimos años solo un 22 % de las compras argentinas. Otro de los socios relevantes al comienzo de la serie, los EE. UU., sufrió un derrotero similar. Entre 2012 y 2014, se importaron 8.500 millones de dólares anuales del país del norte. Posteriormente, los envíos de ese país se redujeron hasta alcanzar los últimos dos años un valor de 5.300 millones. En ese lapso, los EE. UU. perdieron 2 puntos en la participación de las compras totales de Argentina (pasaron del 14 % al 12 %). Aquí ingresó China. Entre 2002 y 2005, este país apenas aportaba mercancías por casi 1.200 millones de dólares anuales, un 6 % de lo importado. Pero, luego de la crisis de 2008, su participación se incrementó rápidamente: entre 2011 y 2018, el promedio de exportaciones chinas por año hacia Argentina rozó los 11.200 millones, casi diez veces más. La participación china aumentó al 16 %, por encima de los EE. UU. En resumen, China se erige como segundo proveedor de Argentina, apenas por detrás de Brasil (e incluso superándolo en algún año de la serie).

Por su parte, en el caso de Brasil el ascenso de China es mucho más acelerado. Veamos este fenómeno en la figura 2.

Figura 2. Principales proveedores de importaciones de Brasil, en millones de dólares, 2002-2020

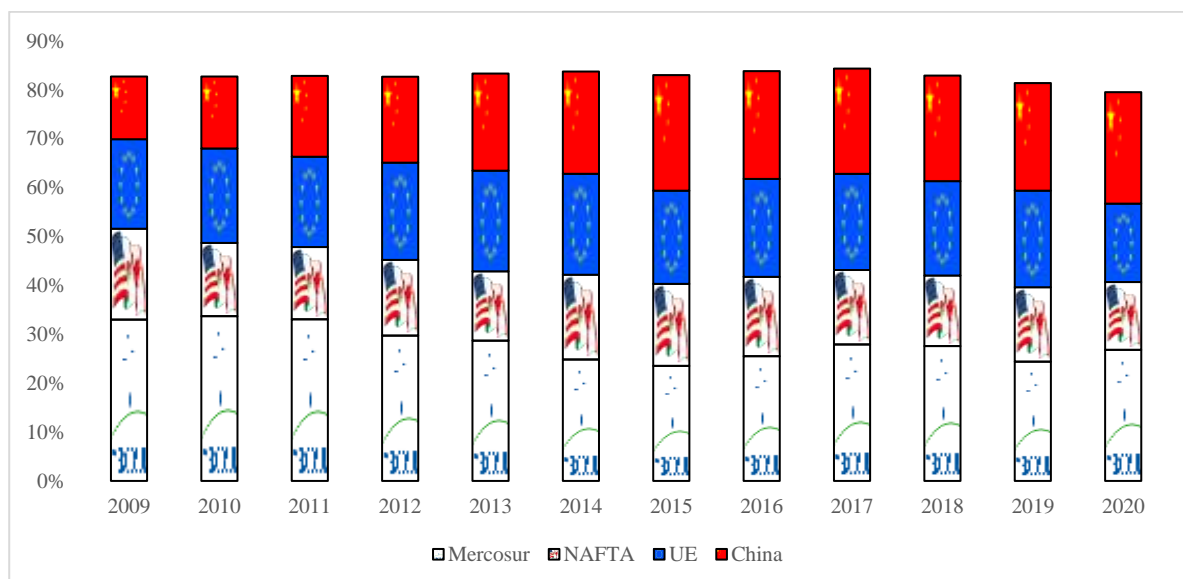


Fuente: elaboración propia con base en Ministerio da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (2002).

Para el caso de Brasil, se evidencia que el principal socio del Mercosur no fue el primer proveedor, como ocurría en el caso argentino. En cambio, para Brasil Argentina se ubicó recién como cuarto proveedor en el periodo, con una participación a la baja: si hasta la crisis de 2008 el país representaba casi el 9 % de las compras totales de Brasil, llegando a los 13.260 millones de dólares ese año, luego decayó al 6,4 % (y en los últimos dos años a un 5,4 %, a un promedio de 8.500 millones por año). China se erigió durante la última década como el principal proveedor. Durante los primeros años del siglo XXI, su participación estuvo por debajo del 6 %; entre 2010 y 2017 trepó al 16 % (31.100 millones de dólares promedio anual) y, durante los últimos tres años, alcanzó un quinto de las compras brasileñas totales, con aproximadamente 35.000 millones de dólares promedio anual. Esto lo logró desplazando a otros competidores, como Argentina o Japón. Los EE. UU. se estancaron en la participación del total importado, incluso sufriendo un leve retroceso: abastecían el 17 % del mercado importador hasta la crisis de 2008, y desde 2010 a 2020 el promedio anual perdió un punto.

En ambos casos, se percibe el sostenido avance chino, sobre todo desde 2009. Si avanzamos un paso más, por tipo de producto, notamos un avance similar en lo que respecta a productos manufacturados (ver figura 3).

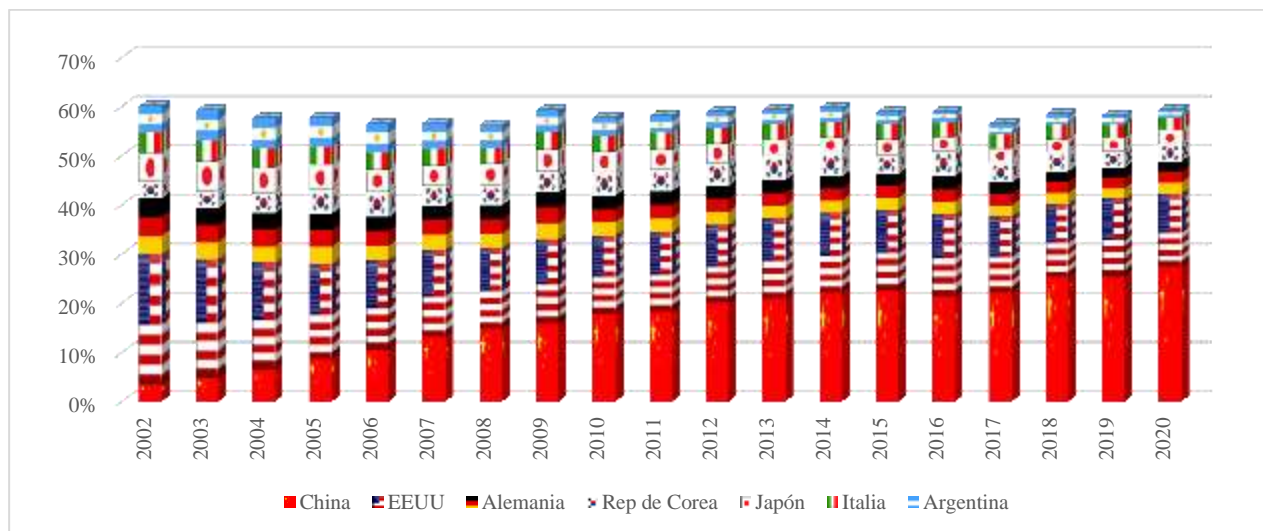
Figura 3. Participación de principales proveedores en importación argentina de productos para la industria (bienes de capital, intermedios y piezas y accesorios), 2009-2020



Fuente: elaboración propia con base en INDEC (2022a).

En la figura 3, reconstruimos el peso de los principales proveedores de importaciones para la industria argentina desde 2009. Partimos de este punto porque es el momento en el cual se profundiza la exportación de manufacturas complejas de China hacia diversas regiones del globo, desplazando a proveedores tradicionales en distintos mercados. En ese sentido, observamos que China ganó participación, creciendo 10 puntos entre 2009 y 2020. En cambio, tanto el Mercosur (Brasil) como el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA, por sus siglas en inglés) —en particular EE. UU.— relegan posiciones. En el caso de Brasil se observa algo similar en relación con los países líderes (figura 4).

Figura 4. Participación de principales proveedores en importación brasileña de productos para la industria (bienes de capital, intermedios y piezas y accesorios), 2002-2020



Fuente: elaboración propia con base en Ministerio da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (2022).

Se observa que de una participación de solo 10,6 % hasta 2006, China comenzó a escalar posiciones y para 2013 superó el 20 % en el total de las importaciones brasileñas. Para los últimos tres años, el promedio fue del 26 %. Por su parte, los EE. UU., que proveían un cuarto de las compras a comienzos de siglo XXI, terminaron la década de 2010 con casi 10 puntos menos (15,8 %). Argentina también sufrió una progresiva desaparición como proveedor, pasando de un 5,4 % hasta 2009, a un escaso promedio de 1,9 % en el trienio 2018-2020. Es interesante que este proceso se dio a lo largo de gobiernos de diferente signo político (Lula Da Silva-Rousseff y Temer-Bolsonaro) y, supuestamente, con distintos alineamientos internacionales. En este punto, es interesante observar cómo el papel de China como proveedor de partes y conjuntos para la industria automotriz se fortaleció bajo la administración Bolsonaro, la cual en principio se ubicaba en términos de política exterior en el campo del bloque de los EE. UU. Cabe destacar que China también avanzó no solo como proveedor sino también como prestamista: mientras que en 2005 sus préstamos contabilizaron 30 millones de dólares en América Latina, diez años después el monto fue de 21.300 millones. Entre 2005 y 2019, Brasil fue el segundo receptor con un acumulado de 30.500 millones y Argentina se posicionó cuarta, con 17.000 millones (Gallagher & Myers, 2022).

Entonces, como primer balance, podemos destacar el claro avance de China como proveedor, y el leve retroceso de los EE. UU., a quien estos países, si bien mantenían una relación “asimétrica”, enviaban bienes elaborados. En cambio, China adquirió mayormente mercancías primarias y productos con bajo nivel de elaboración. Veamos, entonces, la evolución del comercio en autopartes y conjuntos.

Importaciones desde el Mercosur para la automotriz

La industria automotriz es una de las actividades manufactureras centrales en Brasil y en Argentina. Con una historia que se inicia a mediados de siglo XX, los intereses de los capitales multinacionales de esta rama explican en gran medida el proceso de conformación del Mercosur entre las décadas de 1980 y 1990 (Sartelli, 1996). Luego de la crisis de comienzos de la década de 1980, se retiró de Argentina gran parte de las principales terminales y se encumbraron capitales locales que solo proveían al mercado interno, ya que no tenían capacidad de competir a escala internacional (Bil, 2017). No obstante, a mediados de aquella década, las conversaciones entre los gobiernos de Alfonsín (Argentina) y Sarney (Brasil) terminaron en la declaración de Foz de Iguazú, que significó el puntapié del mercado común. A partir de esos años, se produjo la denominada “reconversión” automotriz en Argentina, con el retorno de las grandes terminales a la producción doméstica (Maceira, 1995; Schvarzer *et al.*, 2003). Si bien a partir de ese momento ambos desarrollaron una industria terminal de cierta magnitud y una industria auxiliar de proveedores, son importadores netos en lo que respecta a partes y conjuntos (Bil & Harari, 2020).

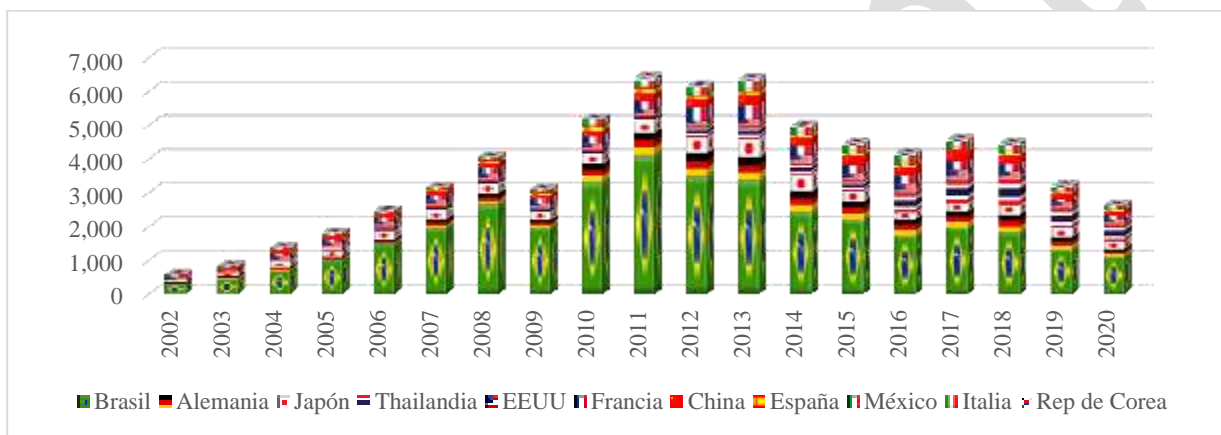
En este acápite, revisamos la dinámica de importación de los principales productos para fabricar un vehículo. Reconstruimos la serie de importación de más de 100 partidas arancelarias de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM). Para facilitar la exposición de los resultados, las agrupamos en conjuntos específicos, con el criterio de unificar partes por sistema, uso, o tipo de fabricación.

- Motor: incluimos aquí 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 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 y controles eléctricos de sistemas. Esta última incluye varias partidas dentro de la NCM bajo los dígitos 9032.89.2 “controladores electrónicos de los tipos utilizados en vehículos automóviles”, como, por ejemplo, para sistemas antibloqueos de frenos ABS (9032.89.21), para sistemas de suspensión (9032.89.22), para sistemas de transmisión (9032.89.23), para sistemas de ignición (9032.89.24), para sistemas de inyección (9032.89.25), los demás (9032.89.26).
- Suspensión y ejes: incluye las partidas ejes y sus partes (son varias partidas), suspensión y sus partes.
- Neumáticos: incluye varias partidas de este producto.
- Seguridad: incluye cinturones de seguridad, bolsas y mecanismos de *airbag*, espejos retrovisores.

- **Productos metalúrgicos:** incluye partidas como carrocerías, cerraduras, chasis, radiador y parrillas, puertas, ruedas y sus partes, silenciadores y escapes, y otras.

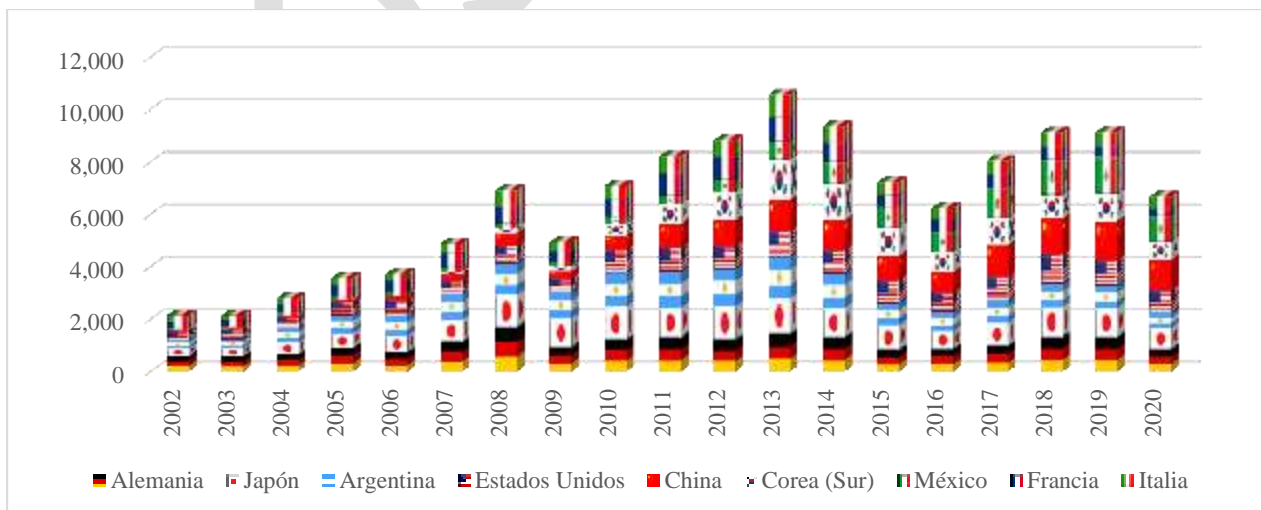
Cabe aclarar que esta selección es hasta cierto punto arbitraria y sesgada. No obstante, la consideramos necesaria en esta primera instancia de análisis, como forma de sistematizar la información y aproximarse a la situación de las numerosas partidas desde una perspectiva de agrupaciones. Veamos el panorama general en las figuras 5 y 6 .

Figura 5. Principales proveedores de autopartes de Argentina, en millones de dólares, 2002-2020



Fuente: elaboración propia con base en INDEC (2022b).

Figura 6. Principales proveedores de autopartes de Brasil, en millones de dólares, 2002-2020



Fuente: elaboración propia con base en Ministerio da Industria, Comércio Exterior e Serviços (2022).

Un primer aspecto a señalar en función de las gráficas es que, para Argentina, entre 2009 y 2013 Brasil proveyó más de la mitad de las partidas analizadas. Sin embargo, a partir de ahí la participación descendió, terminando con un 35 % entre 2018-20, mientras proveedores como Tailandia ampliaron su lugar en las importaciones. China no apareció como un abastecedor relevante, pero vale señalar un elemento: entre 2002 y 2005, su participación era de apenas el 1 % de las compras argentinas. Progresivamente acaparó mercado y para 2015-2020 ocupó un 5 % de las importaciones. En Brasil, Alemania, Japón y los EE. UU., que iniciaron el nuevo siglo liderando el mercado importador de partes con 18,4 %, 13,2 % y 11 % hasta la crisis de 2008, mermaron su participación luego de ese episodio bisagra, cerrando 2020 con menos del 10 % cada uno. Argentina, que entre 2002 y 2011 representó el 14 % de las importaciones, cayó drásticamente y quedó relegado al 6,8 % de ese mercado en el trienio 2018-2020. En este panorama, es posible destacar el incremento de México, que pasó de casi un 3 % en 2002-2012 a un 11,4 % en los últimos cuatro años, y de China que participó con menos del 1 % en las importaciones brasileñas hasta 2004, experimentó un alza progresiva que superó el 8 % en 2012 y cerró la década con un promedio de casi 13 % en los últimos dos años. De esta manera, estos dos países se ubicaron como nuevos líderes en las importaciones autopartista de Brasil.

Antes de pasar al análisis por rubro, cabe señalar que la balanza comercial de autopartes y conjuntos fue negativa en ambos países, salvo en algunos pocos años. Para el caso argentino, el rojo más agudo se produjo en los momentos de mayor producción: en 2011-2013, cuando se fabricaron en promedio 795 mil vehículos por año (con base en datos de la cámara ADEFA, 2022), el déficit 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. Si construimos un indicador que relacione el valor de la importación por cada vehículo producido, observamos que para el caso argentino este indicador creció durante todo el periodo. Pasó de 5.548 dólares de importación por vehículo en 2002 al pico de 8.717 en 2008. Durante la crisis, el valor descendió por la caída de importaciones a 7.363 dólares. Pero luego volvió a incrementarse, alcanzando los casi 11.500 dólares por vehículo en 2019. En el caso brasileño ocurre algo similar, aunque con valores más bajos: de 1.918 dólares de componente importado por vehículo en 2002, se llegó a 2.910 dólares en 2008. Con la crisis, el valor disminuyó a 2.224 dólares. Luego, volvió al ciclo ascendente hasta alcanzar el máximo de la serie en 2020, con 4.313,7 dólares por vehículo. En ese sentido, se puede poner en duda la existencia de un proceso de sustitución, por lo menos en el campo del complejo automotriz. Queda pendiente profundizar en este punto en futuros trabajos.

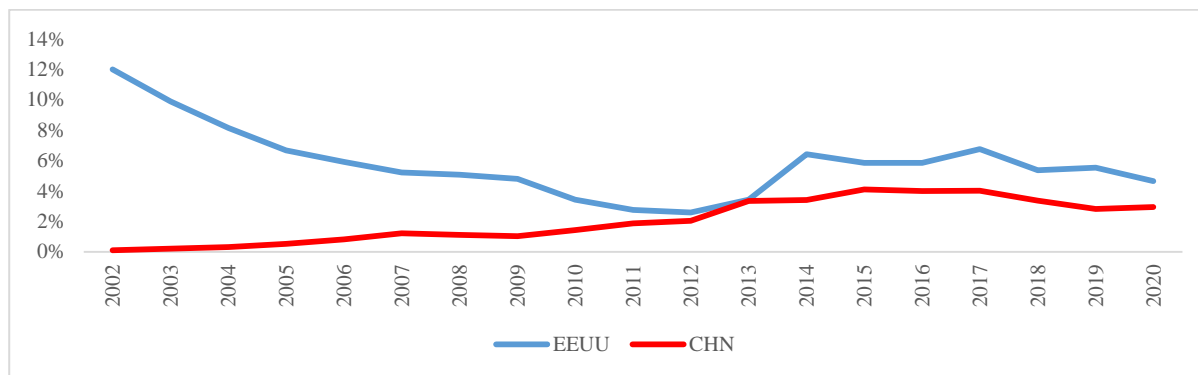
Pasemos a revisar ahora la situación en cada rubro de los consignados previamente:

Sistema motor

Como en el resto de los rubros, Brasil es el principal proveedor de la industria terminal argentina en partes de motor. Entre 2009 y 2011 alcanzó su mayor participación, con un promedio del 53 %. A partir de ese momento, inició un franco descenso, al punto de que

entre 2016 y 2020 no superó el 27 % del promedio anual. Por su parte, los EE. UU., que proveían más del 9 % durante los primeros años del siglo, cayeron casi 4 puntos para el final del periodo bajo estudio.

Figura 7. Importación de partes de motor de Argentina desde EE. UU. y China, en porcentaje del total del rubro, 2002-2020

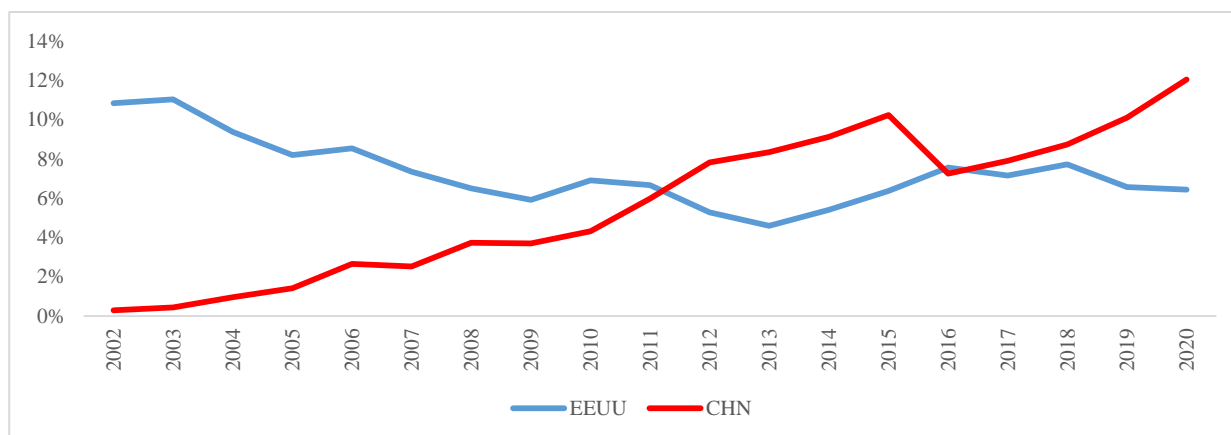


Fuente: elaboración propia con base en INDEC (2022b).

A partir del análisis de la figura 7, inferimos que parte del porcentaje que perdieron tanto los EE. UU. como Brasil fue capturado por China. El país asiático incrementó su participación de un casi nulo 0,4 % promedio anual entre 2002 y 2006, a un 4 % entre 2015 y 2017, si bien durante los últimos años perdió un punto porcentual. Cabe destacar la situación de ciertos productos. En carburadores, China pasó de proveer un 4,6 % de la importación argentina (poco menos de 26 mil dólares) a un 86 % en 2018 (2,13 millones). En pistones, mientras que en 2002 participó con 1,5 % (85 mil dólares), en 2018 alcanzó a abastecer el 9 % de las compras argentinas con 2,27 millones de dólares. Con las válvulas de motor, China envió apenas 2.000 dólares en 2002 a Argentina (0,1 % de lo que compró el país); en 2020, proveyó un quinto, con 1,16 millones en ventas.

En cuanto a Brasil, Argentina fue su principal proveedor externo previo a 2009, con el 10,3 % de lo que compró el país. Los EE. UU. iniciaron un descenso sostenido desde 2004-2005, aunque permanecieron hasta esa fecha en un segundo lugar. China tuvo una participación menor: apenas el 2 % del mercado de importación brasileño. Pero a partir de la crisis, se revirtió el escenario. Argentina perdió participación, quedando en torno al 7 %. Por su parte, los EE. UU. se estabilizaron en ese rango.

Figura 8. Importación de partes de motor de Brasil desde EE. UU. y China, en porcentaje del total del rubro, 2002-2020



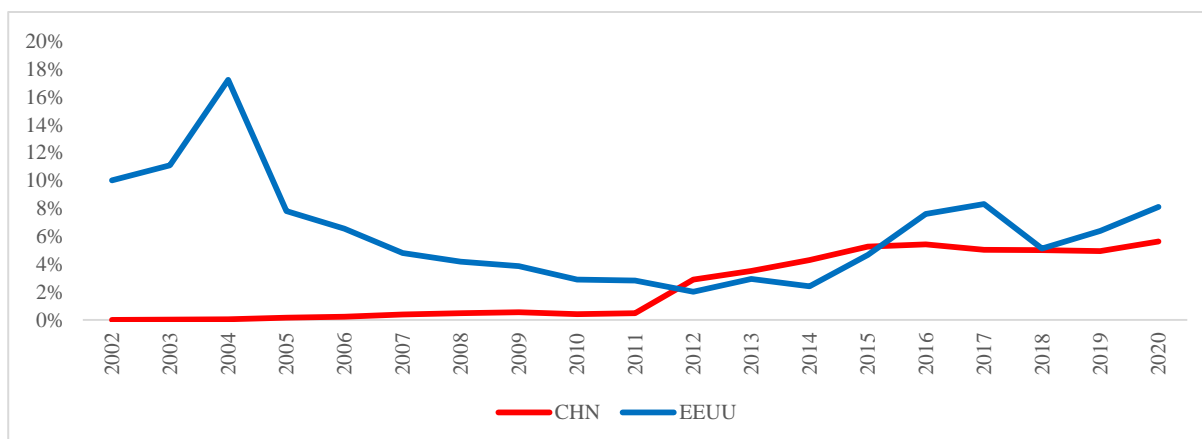
Fuente: elaboración propia con base en Ministerio da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (2022).

Aquí también se evidencia el ascenso de China como proveedor, con la diferencia de que su participación en el mercado brasileño es mayor que para el caso argentino. Luego de la crisis, su peso creció hasta representar un 12 % de las importaciones de su país vecino. Como para Argentina, podemos identificar renglones donde la penetración china es mayor. Por ejemplo, en aros de pistón Brasil solo abastecía entre el 0 % y el 2 % de sus importaciones desde China hasta 2009; a partir de ese año, las compras a este país aumentaron y desde 2017 cubrió un 14 % de las importaciones. Por su parte, las camisas de cilindro chinas dominaron las compras brasileñas del rubro, con picos de más del 50 % desde 2009 (entre 12 y 20 millones de dólares), aunque en los dos últimos años su participación mermó levemente: 40,7 % en 2019 (9,5 millones) y 46,5 % en 2020 (10,3 millones). Los carburadores chinos también tuvieron alta participación en el mercado brasileño, con más del 50 % de las compras desde 2005, y por encima del 60 % desde 2011; el promedio anual de importación en 2011-2020 es de 12,2 millones de dólares. En columnas de dirección, la participación del gigante asiático era casi nula previo a 2014. Desde 2014 se volvió el proveedor mayoritario, con más del 20 %, con un promedio de 26,3 millones de dólares al año en 2014-2020. Algo similar ocurrió en pistones, donde llegó a proveer un quinto de las importaciones entre 2018-2020, con más de 11,5 millones de dólares al año.

Conjuntos

Para Argentina, Brasil fue nuevamente el mayor proveedor de conjuntos del sistema motor. Este país tuvo una participación superior al 40 % de las importaciones hasta 2012, pero a partir de ese momento comenzó a caer, disminuyendo a casi un 26 % durante el último trienio. En el caso de los EE. UU., su participación se redujo de forma progresiva hasta 2012, cuando alcanzó el piso del 2 %, aunque luego recuperó terreno y terminó el periodo 2016-2020 con un 7 % promedio por año.

Figura 9. Importación de conjuntos motores de Argentina desde EE. UU. y China, en porcentaje del total del rubro, 2002-2020

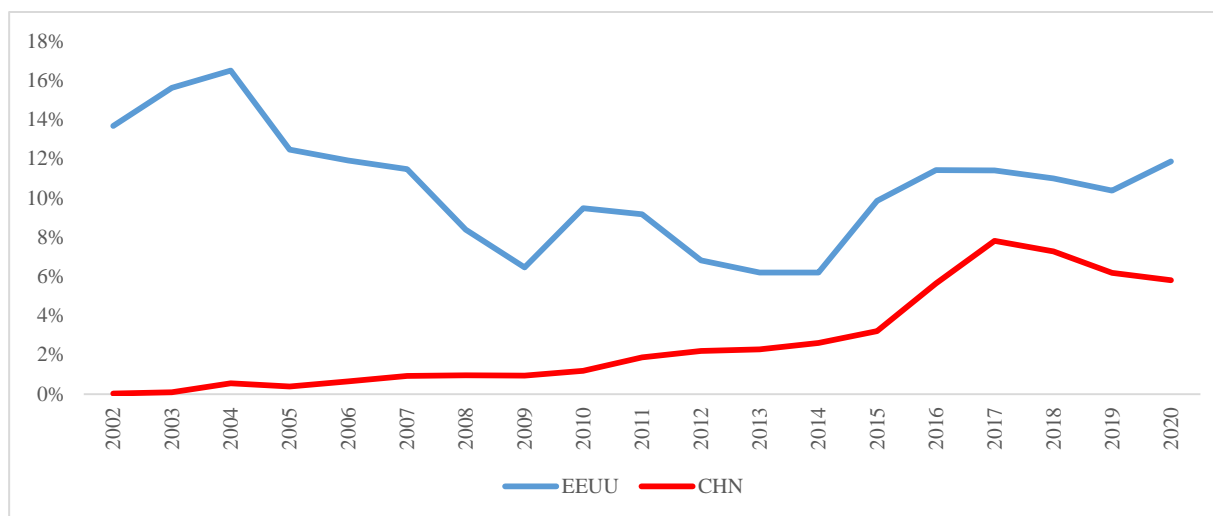


Fuente: elaboración propia con base en INDEC (2022b).

Nuevamente, hay que destacar la presencia china luego de la crisis. Con una participación menor al 0,3 % promedio hasta 2011, las compras a este país crecieron al 5,6 % de las importaciones argentinas para el año 2020. Las cajas de dirección chinas, que acaparaban menos del 1 % hasta 2006, diez años después dominaban el mercado importador local, con el 40 % en los últimos dos años (13,7 millones de dólares promedio anual). Los embragues de ese origen, prácticamente inexistentes en la plaza argentina hasta 2013, alcanzaron un 11,7 % de participación en 2020, con casi 5 millones de dólares en compras. Las cajas de cambio, aunque lejos de la magnitud que se importa desde Japón (más de 147 millones de dólares al año, promedio, desde 2014), empezaron a tener en China un proveedor de interés, aunque por el momento minoritario (23 millones de dólares en el mismo periodo).

A su vez, para Brasil, en el periodo 2002-2009, Argentina suministró más de un quinto de las importaciones; pero luego de la crisis su participación cayó drásticamente en 8 puntos, quedando en un 14 %. En promedio, entre ambas etapas los EE. UU. perdieron levemente participación, del 10,8 % al 9,3 %.

Figura 10. Importación de conjuntos de Brasil desde EE. UU. y China, en porcentaje del total del rubro, 2002-2020



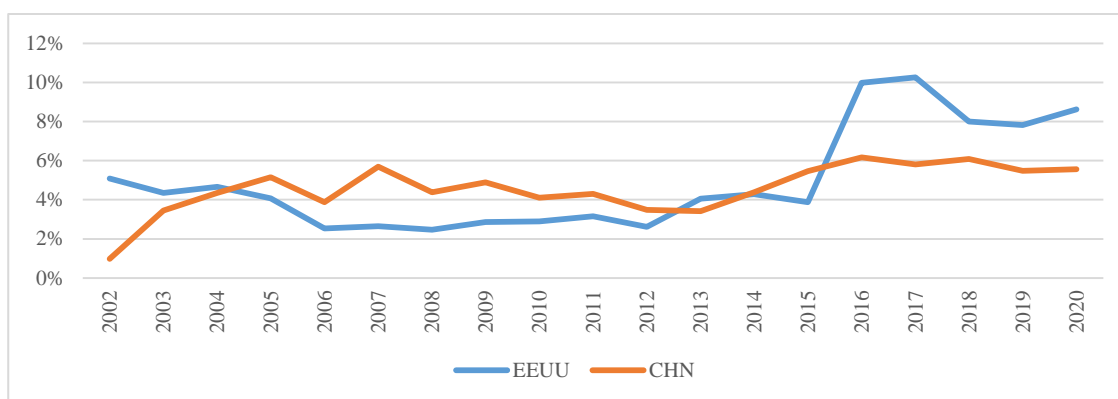
Fuente: elaboración propia con base en Ministerio da Industria, Comércio Exterior e Serviços (2022).

Otra vez aparece el incremento de la participación china, que pasó del 0,7 % por año previo a 2009 al 4,3 % en el periodo posterior. Si bien no alcanzó a dominar renglones como en las partes del sistema motor, aumentó su penetración en conjuntos específicos. En las cajas de dirección, de una participación nula o escasa hasta 2013, superó el 13 % de las importaciones totales brasileñas en 2017 y alcanzó un quinto de estas en 2020 (casi 13 millones por año entre 2015 y 2020). Algo similar ocurrió con el sistema de frenos y sus partes, con un 13 % de participación en las importaciones durante los últimos cuatro años (47 millones de dólares al año). En embragues, no alcanzaba el 1 % en 2008; desde 2012, se ubicó en torno al 11 %, con un promedio de 13 millones de importación al año desde el país asiático.

Sistema eléctrico y de señalización

En Argentina, este rubro siguió la misma tendencia que describimos para los anteriores: fuerte presencia de Brasil en las importaciones, aunque en franco descenso a partir de 2012. La participación de este país se redujo en 10 puntos, capturados en este caso principalmente por los EE. UU.

Figura 11. Importación de sistema eléctrico y de señalización de Argentina desde EE. UU. y China, en porcentaje del total del rubro, 2002-2020

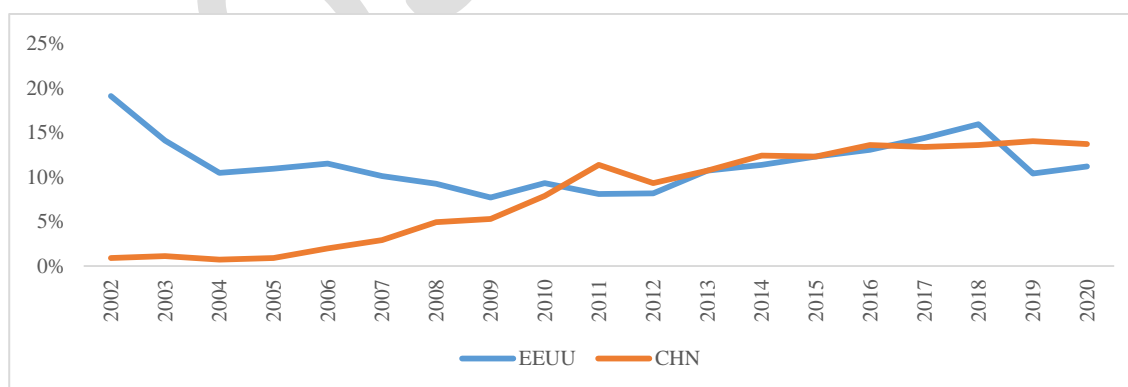


Fuente: elaboración propia con base en INDEC (2022b).

La principal diferencia es que aquí China mantuvo un papel relativamente estable, oscilando entre el 3 % y el 6 % de 2003 a 2020. El mayor peso lo tuvo entre los equipos de audio, con un 11 % en 2014-2020 (7 millones de dólares al año promedio).

En cuanto a Brasil, la participación china fue mayor. Luego de lo expuesto para los conjuntos previos, no llama la atención que constataremos un fuerte descenso en las exportaciones desde Argentina. Hasta 2010, se ubicaba por encima del 11 % del total adquirido por Brasil en este rubro. En los últimos cuatro años prácticamente desapareció del mercado brasileño (un 1,3 % del total importado). Por su parte, los EE. UU. experimentaron una caída entre 2009 y 2012 (donde retrocedieron del 12,2 % promedio hasta ese entonces a un 8,3 %), pero luego recuperaron posiciones, permaneciendo en un 12,5 % de promedio para el último trienio.

Figura 12. Importación de sistema eléctrico y de señalización de Brasil desde EE. UU. y China, en porcentaje del total del rubro, 2002-2020



Fuente: elaboración propia con base en Ministerio da Industria, Comércio Exterior e Serviços (2022).

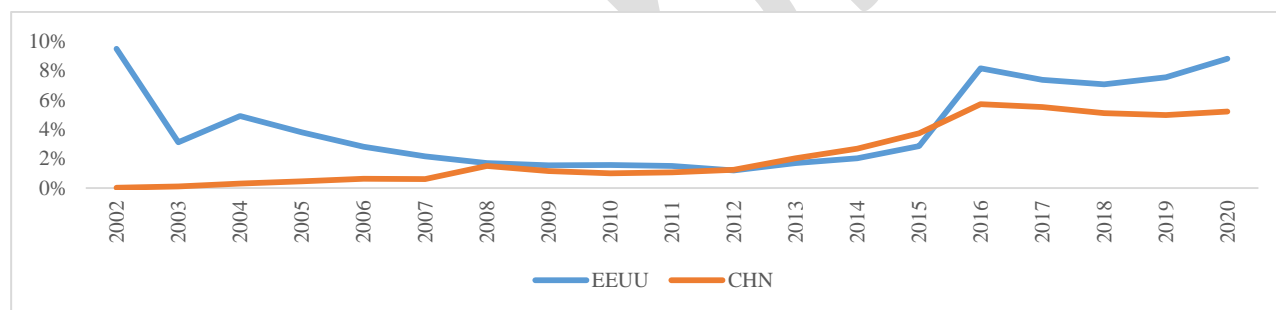
En la figura 12 se observa que China tuvo una creciente penetración a partir de la crisis de 2008. Previo a dicho evento, abastecía menos del 2 % de las importaciones brasileñas. Luego, su peso se multiplicó por seis. Para destacar algunos casos, en

equipos de audio llegó a proveer el 32 % de las importaciones, entre 2010 y 2014, con casi 67 millones de dólares en ventas por año, aunque su papel cayó durante el último año al 15 %. En instrumental de señalización (faros, luces, etc.), su papel viene creciendo desde 2007. Entre 2016 y 2020 se consolidó, acaparando el 15,5 % de las compras externas brasileñas, por un valor anual promedio de 50 millones de dólares. Algo similar ocurre con partes de limpiaparabrisas y eliminadores de vaho: en los últimos cinco años, tiene el 27 % de las compras, por 17,7 millones de dólares anual.

Suspensión, ejes y partes

En la actividad de ejes y partes, Argentina importó a razón de 307 millones de dólares al año entre 2010 y 2020, mientras que en suspensiones el valor trepó a los 137,9 millones anuales. Entre 2006 y 2015, Brasil mantuvo casi el 64 % de ese valor. A partir de 2016, se contrajo su participación, aunque mantuvo el primer lugar con un 45 % de las compras externas del país. En este caso, los EE. UU. tuvieron una participación reducida hasta 2015, con un 2,4 % promedio anual; no obstante, entre 2016 y 2020, aumentó su penetración hasta casi el 8 % de las compras argentinas promedio de la actividad.

Figura 13. Importación de suspensión, ejes y sus partes de Argentina desde China y EE. UU., 2002-2020

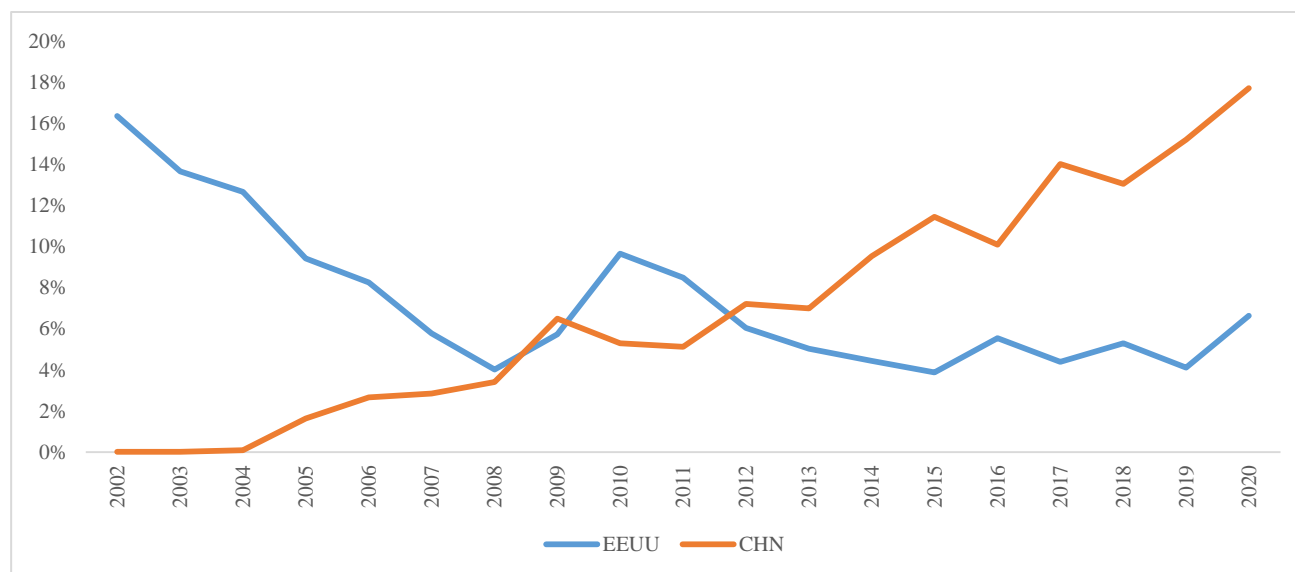


Fuente: elaboración propia con base en INDEC (2022b).

Los productos chinos casi no estaban en Argentina hasta 2013, momento en que alcanzaron apenas el 2 % (previo a ello, el promedio anual fue del 0,7 %). Luego, su participación creció hasta un promedio de 5,3 % entre 2016 y 2020. El mayor peso lo tuvieron en suspensiones y sus partes. Aquí, hasta 2012, no iba más allá del 2 %. A partir de 2013 comenzó a crecer y superó el 10 % promedio en los últimos tres años, con un valor promedio de 11 millones de dólares.

En cuanto a Brasil, la importación de ejes y partes de 2010 a 2020 llegó a 591,3 millones promedio anuales, mientras que en suspensiones fue de 237,3 millones. Hasta 2009, Argentina abasteció un 21 % de ese mercado, y, como en el resto de los rubros, su papel cayó bruscamente, hasta llegar a un 10,2 % en 2019-2020. Los EE. UU., que mantenían un 12,1 % de las compras brasileñas en 2002-2006, retrocedieron al 5 % en los últimos cuatro años.

Figura 14. Importación de suspensión, ejes y sus partes de Brasil desde China y EE. UU., 2002-2020



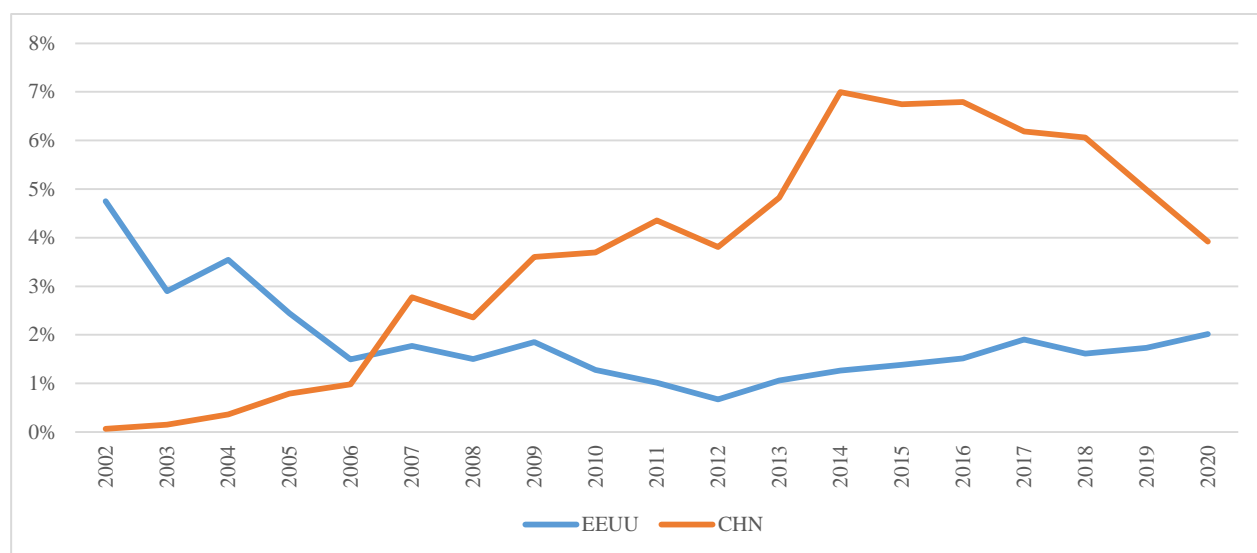
Fuente: elaboración propia con base en Ministerio da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (2022).

A partir de la gráfica, observamos que China acaparó buena parte de la caída de los dos proveedores antes mencionados. Habiendo comenzado el periodo 2002-2006 con un 0,9 % promedio, para el bienio 2019-2020 su participación en estos productos fue del 16,5 %. En suspensión, de 2017 a 2020 llegó a casi un 24 % del total de importaciones, por un promedio anual de 63 millones de dólares.

Productos metalúrgicos

Aquí agrupamos productos metalmecánicos (carrocerías, chasis) y otros que provienen de la industria auxiliar metalúrgica, excluidas las partidas de la sección de partes de motor. Para Argentina, entre 2010 y 2018, este grupo consumió importaciones por 525 millones de dólares anuales. En los últimos dos años, con la retracción en la fabricación de vehículos, el monto cayó un 45 % en términos de valor. A diferencia de otras producciones, Brasil mantuvo el liderazgo en todo el periodo. Entre 2008 y 2011 alcanzó su mayor participación con el 72,7 % de las importaciones de Argentina. Si bien posteriormente disminuyó su peso, se mantuvo en un nivel elevado, entre el 60 % y el 68 %. Los EE. UU. tienen aquí una posición acotada, que desde el 2006 no supera el 2 %.

Figura 15. Importación de productos metalúrgicos para la automotriz de Argentina desde China y EE. UU., 2002-2020

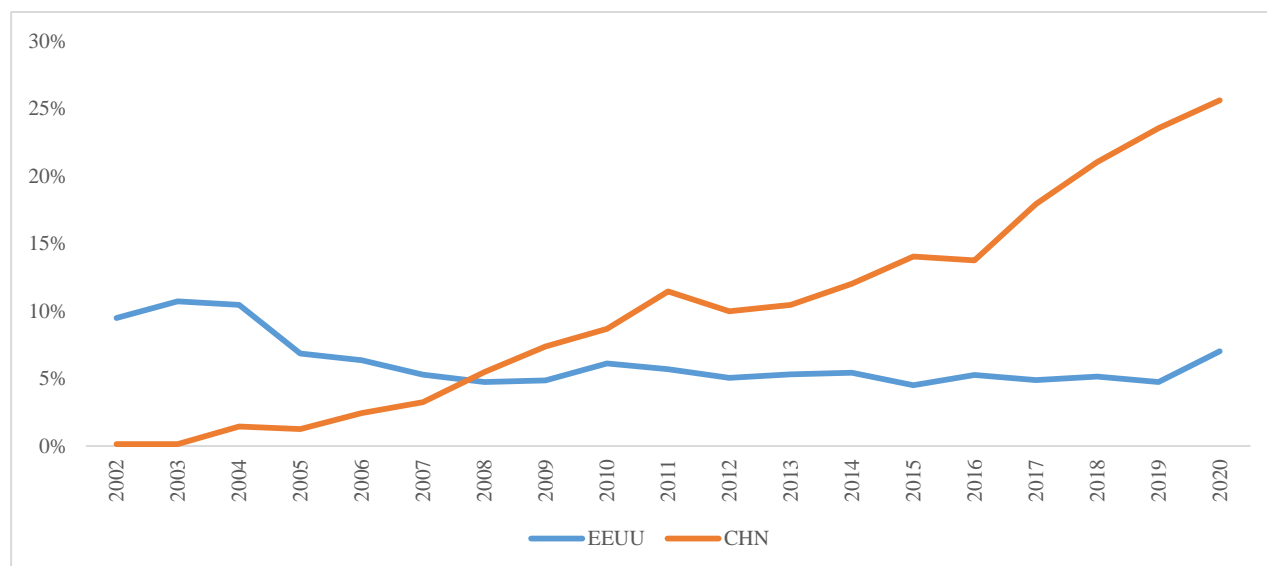


Fuente: elaboración propia con base en INDEC (2022b).

En este rubro, China asumió un papel expectante, pasando de poco más del 1 % promedio hasta 2008 al 6 % promedio entre 2013 y 2020. Es interesante señalar que China casi no tuvo inserción en varios de los apartados hasta entrada la década de 2010, y recién a partir de ese año logró hacerse una posición, pero reducida, por ejemplo, en parrillas de radiador o en silenciadores y caños de escape. Es destacable el rol que ocupó como proveedor de radiadores y sus partes: de casi un 7 % en 2006-2012, pasó al 13,5 % de las importaciones en 2014 a 2016 (6,3 millones de dólares por año). Pero luego retrocedió, en el resto de los años de la serie, a un 4 %. Una oscilación similar la encontramos en ruedas y sus partes, donde llegó al 16 % entre 2014 y 2018 (19 millones de dólares al año en importación) y terminó la serie en un 9,4 % (8,5 millones).

Para el caso del mercado de Brasil en este apartado, la importación desde Argentina representó un 14,3 % entre 2002 y 2012 (promedio anual de 60 millones de dólares), para luego disminuir y prácticamente desaparecer en los dos últimos años, con apenas el 1,7 % del valor (11 millones de dólares anuales). La provisión desde los EE. UU., con un porcentaje superior al 10 % durante los tres primeros años, se estabilizó durante el resto del periodo entre el 4,5 % y el 7 %.

Figura 16. Importación de productos metalúrgicos para la automotriz de Brasil desde China y EE. UU., 2002-2020



Fuente: elaboración propia con base en Ministerio da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (2022).

Nuevamente, se evidencia que China ganó peso desde 2008, cuando superó la participación de los EE. UU. Durante el último trienio, alcanzó casi el cuarto de las importaciones brasileñas de estos productos para la fabricación automotriz. Por ejemplo, en puertas de vehículos, la presencia china era marginal hasta 2016. En los últimos dos años alcanzó casi el 20 %, con 5,2 millones de dólares de envíos por año. En el caso de radiadores, desde 2015 se convirtió en el principal proveedor. De 2018 a 2020, exportó a Brasil radiadores por casi 70 millones de dólares en total, lo que significó un 26,3 % de las compras de ese país en la partida. El caso de ruedas y partes fue similar: en 2002, Brasil le compró a China apenas 544 dólares de este producto (0,002 % del total importado en el rubro por el país). Pero de 2017 a 2020, el peso de las ruedas y partes chinas en Brasil fue del 44,5 % de las compras (con un 54 % en 2020), y el valor importado promedio al año ascendió a la friolera de 75,85 millones de dólares.

Implementos de seguridad

En Argentina, los implementos de seguridad de Brasil dominan desde 2006, con más del 50 % de las compras. Los EE. UU. tuvieron un papel relevante al inicio del siglo, entre 2002 y 2004, con el 10 % de las compras externas argentinas; pero luego su papel se diluyó, promediando apenas un 1,9 %. Aquí también el papel de China es muy reducido, alrededor del 2 % de las compras. En este rubro, figuran otros proveedores con un peso secundario detrás de Brasil, como Thailandia en equipamiento de *airbags* o la República Checa en cinturones de seguridad.

En cuanto a Brasil, Argentina tenía el 13 % de las ventas externas hacia ese país en este agrupamiento. Pero desde 2011 prácticamente desapareció, con un promedio de exportaciones a Brasil por debajo de los 14 mil dólares anuales. Por su parte, EE. UU.

se estabilizó en torno al 5-7 %. La posición que perdió Argentina, en parte, fue capturada por China. El país asiático pasó de una penetración de menos del 1 % hasta 2009, a un 16,7 % en 2020, con 36 millones de dólares en exportaciones a Brasil.

Neumáticos

Para Argentina, la presencia brasileña en la provisión de neumáticos es mayoritaria. Incluso, su participación fue creciendo a lo largo del tiempo. De 2014 a 2020, el promedio de participación fue del 73 % de las compras desde Argentina. Por su parte, los EE. UU. tuvieron un papel reducido aquí, sin pasar nunca del 2 %. China, que tenía menos del 4 % del mercado importador de neumáticos argentinos hasta 2013, desde 2014 a 2020 incrementó su participación para pasar en promedio al doble de esa magnitud, lo que representó 26,7 millones de dólares promedio de envíos al año (en 2020 el peso fue del 11,2 %).

Otra vez, en Brasil se observa que la provisión argentina decayó después del 2008, con alguna esporádica recuperación (como en 2016). Asimismo, China tomó la delantera como principal proveedor, superando el 20 % de participación en 2011, el 30 % en 2016, y promediando 41 % en 2019 y 2020. De 2011 a 2020, el valor de importación de neumáticos chinos en Brasil fue de 217,4 millones de dólares por año.

Conclusiones

En este trabajo, presentamos de manera sistematizada los datos de una primera revisión del comercio importador de Argentina y Brasil en lo que respecta al complejo autopartista. Para simplificar la exposición, dividimos la muestra en grupos de autopartes. Si bien en el proyecto general buscamos indagar la trayectoria del comercio de bienes de “alto y medio contenido tecnológico” de estos países, somos conscientes de que no todos los productos analizados aquí pueden ser considerados en esa categoría. De todas formas, son mercancías con cierto nivel de elaboración y composición tecnológica (sobre todo ciertas piezas motores, los considerados “conjuntos”, los componentes del sistema eléctrico, entre otros), por lo cual estimamos que este análisis sirve a nuestro objetivo de largo plazo. Como limitante, es un solo complejo económico, por lo que no posibilita (aún) extraer conclusiones generales. De todas formas, es un sector muy relevante en la dinámica económica del Mercosur. En ese punto, como contribución, posibilita, a nuestro criterio, aportar elementos para evaluar en próximos trabajos los alineamientos internacionales de estas economías y de las distintas fracciones de sus burguesías, a partir de sus vínculos comerciales con las potencias de turno.

En ese sentido, estudiamos la evolución del comercio autopartista durante lo que va del siglo XXI, tanto en el vínculo entre ambos países como en su intercambio con dos de las mayores potencias industriales como EE. UU. y China. Más allá de diferencias puntuales en algunos productos, como implicaciones prácticas de la indagación, observamos ciertas regularidades y rupturas que es útil destacar. Para el caso argentino, resulta clara la importancia de Brasil como proveedor de conjuntos, si bien durante los últimos años este país resigna cierta participación. Aun así, Brasil consolida su superávit con Argentina, aunque en su totalidad el comercio de autopartes brasileño

es (como de este lado de la frontera) deficitario. Por su parte, los EE. UU. se retraen levemente, mientras que China aparece ocupando espacios, pero sin superarlo salvo partidas arancelarias puntuales.

En lo que respecta a Brasil, la situación es en cierta medida diferente. Como similitud con el caso argentino, se ve una permanencia de los EE. UU. como proveedor, aunque perdiendo algunos puntos de participación. Es llamativa la abrupta caída de Argentina luego de 2009, que llega a casi desaparecer de varios rubros de importación de autopartes desde Brasil (ver Bekerman *et al.*, 2020). Entendemos que esto podría explicar en buena medida el déficit creciente de la actividad en Argentina. Ese vacío es ocupado en gran parte por China, que incrementa su penetración en términos generales, con mayor énfasis en algunos productos específicos. Ese derrotero se evidencia a lo largo de la década de 2010: no importa si el Gobierno es detentado por el Partido de los Trabajadores, por Temer o por Bolsonaro, la presencia china en este apartado se vuelve cada vez mayor. Esto podría estar dando cuenta de cierta orientación económica general de la burguesía brasileña que se desempeña en el rubro automotriz, más allá de los gobiernos de turno. Esta línea queda pendiente para el desarrollo en futuros trabajos, para lo que deberemos apelar a elementos más allá de la dinámica comercial.

Asimismo, constatamos una disminución del comercio intra-Mercosur (al menos entre estas dos economías dominantes en el bloque), con la aparición de proveedores como China, México y otros países europeos y asiáticos.

Con relación al peso de China, comprobamos su avance en el sector en las principales economías del Mercosur, ganando posiciones no solo sobre otros competidores mundiales, sino también sobre los espacios que tanto Brasil como Argentina tenían en su respectivo vecino. Esta penetración se profundiza luego de la crisis de 2008. El ascenso de China como proveedor de primer orden reconfigura también la dinámica política de estos sectores. El anuncio de instalación de nuevas terminales chinas en ambos países puede acentuar las tendencias reseñadas.

En este sentido, consideramos que los elementos sistematizados y estas conclusiones nos brindan buenos indicios para complementar, a partir del análisis de las exportaciones del rubro desde estos países del Mercosur, el estudio de dos grandes áreas: la competitividad del sector en esta región, y, a partir de los vínculos comerciales que se van conformando, el abordaje de los alineamientos internacionales de estas burguesías con las potencias, tanto las tradicionales como las que se encuentran en ascenso. Por ese motivo, como siguiente paso proponemos analizar los posicionamientos internacionales de las distintas fracciones del empresariado de estos países sudamericanos, en este y otros sectores, partiendo de los insumos generados en este trabajo y agregando otras documentaciones, como información periodística, documentos de cámaras empresarias y otras fuentes cualitativas; como así también evaluar el impacto económico en la actividad a ambos lados de la frontera que resulta de las transformaciones en la matriz de intercambio de piezas. Esos serán los próximos pasos a seguir en esta línea de trabajo.

Referencias

- ADEFA (2022). *Anuarios de la industria automotriz argentina*. <http://adefa.org.ar/es/estadisticas-anuarios>.
- Aguiar de Madeiros, C., & Cintra, M. (2015). Impacto da ascensão chinesa sobre os países latino-americanos. *Revista de Economia Política*, 35(1), 28-42. <https://doi.org/10.1590/0101-31572015v35n01a02>
- Argibay, J. (2009). Muestra en investigación cuantitativa. *Subjetividad y procesos cognitivos*, 13(1), 13-29.
- Becard, D., & Menechelli, P. (2019). Chinese Cultural Diplomacy: instruments in China's strategy for international insertion in the 21st Century. *Revista Brasileira de Política Internacional*, 62(1), 1-20. <https://doi.org/10.1590/0034-7329201900105>
- Bekerman, M., Dulcich, F., & Gaite, P. (2020). La caída de las exportaciones industriales a Brasil, ¿cuánto afectó a la producción argentina? *Economía e Sociedade*, 29(2), 609-638. <https://doi.org/10.1590/1982-3533.2020v29n2art10>
- Bernal-Mezza, R. (2016). China y América Latina: de la oportunidad al desafío. *Tempo do Mundo*, 2(2), 63-78.
- Bernal Meza, R. (2021). COVID-19, tensiones entre China y Estados Unidos, y crisis del multilateralismo: repercusiones para América Latina. *Foro Internacional*, LXI(2), 259-297. <https://doi.org/10.24201/fi.v61i2.2831>
- Bianco, C. (2018). *Evolución de la calidad de las exportaciones argentinas de bienes: un análisis del periodo 2003-2015*. Editorial de la Universidad Nacional.
- Bil, D. (2017). La crisis mundial del sector automotriz (1978-1982) y los efectos sobre el complejo en Argentina. *Projeto História*, 60, 281-318. <https://doi.org/10.23925/2176-2767.2017v60p281-318>
- Bil, D., & Harari, I. (2020). Aproximación al comercio exterior del sector automotriz argentino en perspectiva histórica. En G. Pinto, S. Guevara & A. Arteaga García (comps.), *La industria automotriz en América Latina: estudios de las relaciones entre trabajo, tecnología y desarrollo socioeconómico* (pp. 190-213). Universidade Tecnológica Federal.
- Buainain, M., & Vieira, P. (2011). Brasil-China: ¿um negócio da China ou para a China? *Desenvolvimento em Debate*, 2(2), 9-37. <https://doi.org/10.51861/ded.dmoz.2.001>
- Buffon, J. (2021, 7 de noviembre). 11 carros chinos que podem chegar ao Brasil já em 2022. *Terra*. <https://tinyurl.com/2p8sbawr>
- Carbajal Suárez, Y. (2010). Sector automotriz: reestructuración tecnológica y reconfiguración del mercado mundial. *Paradigma Económico*, 2(1), 24-52.

- Carciofi, R. (2019). *Inserción internacional de Argentina: el desempeño exportador como límite al crecimiento económico*. CIPPEC.
- Cesarin, S. (2019). Asia en América Latina: experiencias aleccionadoras y construcción de consensos. Variables y factores a considerar desde inicios del siglo XXI. En C. Salazar y A. Seoane (coord.), *La región Asia-Pacífico. Desafíos para el desarrollo, hoy* (pp. 59-77). CIDES.
- Cordeiro, M., & Paulino, L. (2017). Reflexões sobre hegemonia e a política internacional da China: a iniciativa “cinturão e rota” como uma estratégia de desenvolvimento pacífico. *Relaciones Internacionales*, 53, 207-228.
- Cristóbal, C. (2021, 10 de noviembre). Changan Argentina anunció que producirá el MD201 en La Rioja. *Motor1*. <https://tinyurl.com/yrn3fw69>
- De Oliveira, H., & Lessa, A. (2014). China rising – strategies and tactics of China’s growing presence in the world: a special issue of RBPI. *Revista Brasileira de Política Internacional*, 57, 5-8. <https://doi.org/10.1590/0034-7329201400201>
- Dussel, E. (2021). The New Triangular Relationship between the US, China, and Latin America: The Case of Trade in the Autoparts-Automobile Global Value Chain (2000-2019). *Journal of Current Chinese Affairs*, 1-23.
- Gallagher, K., & Myers, M. (2022). *Base de datos de finanzas de China y América Latina*. Diálogo Interamericano.
- Hiratuka, C. (2016). Relações econômicas entre Brasil e China: análise dos fluxos de comércio e investimento direto estrangeiro. *Tempo do Mundo*, 2(1), 83-98.
- INDEC (2022a). Intercambio comercial argentino. *Instituto Nacional de Estadísticas y Censos*. <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-2-40>
- INDEC (2022b). Sistema de Consulta del Comercio Exterior de Bienes. *Instituto Nacional de Estadísticas y Censos*. [https://comex.indec.gob.ar/?_ga=2.163379512.525541034.1651622676-1590269202.1628275722#/#/](https://comex.indec.gob.ar/?_ga=2.163379512.525541034.1651622676-1590269202.1628275722#/)
- Jenkins, R. (2019). *How China is Reshaping the Global Economy*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oso/9780198738510.001.0001>
- Kosacoff, B., López, A., & Pedrazzoli, M. (2007). *Comercio, inversión y fragmentación del mercado global: ¿está quedando atrás América Latina?* CEPAL.
- Laufer, R. (2019). La asociación estratégica Argentina-China y la política de Beijing hacia América Latina. *Cuadernos del CEL*, IV(7), 74-108.
- Lerner, A. (2022, 25 de enero). Anunciarán inversiones chinas en baterías de litio y en autos eléctricos. *Ámbito*. <https://tinyurl.com/2wrzcmhm>
- Lopes Afonso, D., Andrade, S., & Salgueiro, F. (2021). América Latina y China: ¿beneficio mutuo o dependencia? *Revista de la CEPAL*, 135, 161-176.

Sugerencia de citación: Bil, D. A., y Pezzarini, M. (2022). Relaciones económicas entre el Mercosur y China. El caso del comercio importador en el sector automotriz (2002-2020). *tiempo&economia*, 9(2), en prensa. <https://doi.org/10.21789/24222704.1858>

- Maceira, D. (1995). *Reconversión industrial y cambio estratégico en el bloque automotriz argentino, 1980-1993*. CEPAL.
- Ministerio da Industria, Comércio Exterior e Serviços (2022). *Comex Stat*. <http://comexstat.mdic.gov.br/es/home>.
- Moreno, T. (2022, 6 de febrero). Conheça os planos da Great Wall, fabricante chinesa de carros, para o Brasil. *CNN Brasil*. <https://tinyurl.com/ecub6mrf>
- Narodowski, P. (2018). La interdependencia, la estrategia china y los límites del multilateralismo. *V Jornadas Nacionales de Investigación en Geografía Argentina - XI Jornadas de Investigación y Extensión del Centro de Investigaciones Geográficas*. Tandil.
- Oliveira, H. (2016). Brasil-China: ¿una parceria predatória ou cooperativa? *Tempo do Mundo*, 2(1), 143-160.
- Oviedo, E. (2018). América Latina: ¿extensión natural de la ruta de la seda? *Comercio Exterior*, 15, 16-19.
- Paikin, D. y Dulcich, F. (2017). El sexto socio del Mercosur: Un estudio sobre la penetración importadora china y su impacto en el comercio intrarregional. *Perspectivas de Políticas Públicas*, 6(12), 395-414. <https://doi.org/10.18294/rppp.2017.1514>
- Regalado Pezúa, O., & Zapata, G. (2018). Estrategias de internacionalización de empresas chinas: casos de la industria automotriz en el mercado sudamericano. *Revista Académica de Negocios*, 4(2), 115-130.
- Santos-Paulino, A., & Guanghua, W. (2010). *The Rise of China and India. Impacts, Prospects and Implications*. Palgrave. <https://doi.org/10.1057/9780230282094>
- Sartelli, E. (1996). Mercosur y clase obrera: las raíces de un matrimonio infeliz. *Razón y Revolución*, 2, s. p. Reedición electrónica.
- Schvarzer, J., Rojas, M., & Papa, J. (2003). *La industria automotriz argentina en perspectiva. La reconversión de la década del noventa como prólogo a la crisis actual*. CESP.A.
- Sevares, J. (2021). ¿RMB vs. Dólar? La expansión china y la política de internacionalización del renminbi. *Ciclos*, XXVIII(56), 3-32.
- Suárez Santana, N. (2018). ¿Reprimerización en América Latina?: Efectos de la demanda china sobre el patrón exportador latinoamericano y las estructuras económicas internas (1995-2016). *Papeles de Europa*, 31(2), 149-173. <https://doi.org/10.5209/PADE.63636>
- Tarifa Lopes, V. (2020). A reprimerização das exportações brasileiras em perspectiva histórica de longa duração. *Carta Internacional*, 15(3), 174-203. <https://doi.org/10.21530/ci.v15n3.2020.1029>

Sugerencia de citación: Bil, D. A., y Pezzarini, M. (2022). Relaciones económicas entre el Mercosur y China. El caso del comercio importador en el sector automotriz (2002-2020). *tiempo&economía*, 9(2), en prensa. <https://doi.org/10.21789/24222704.1858>

Télam. (2021, 3 de febrero). Argentina y una empresa china firman acuerdo para producir vehículos eléctricos en el país. <https://tinyurl.com/2p8dd5r8>

Ugalde Binda, N., & Balbastre Benavent, F. (2013). Investigación cuantitativa e Investigación cuantitativa: buscando las ventajas de las diferentes metodologías de investigación. *Ciencias Económicas*, 31(2), 179-187.

Vital da Costa, K., Reis Castillo, M., & Puchet, M. (2021). Fragmentación productiva, comercio exterior y complejidad estructural: análisis comparativo del Brasil y México. *Revista CEPAL*, 133, 149-171. <https://doi.org/10.18356/16820908-2021-133-7>

post-print