



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



Ideas básicas para la financiación en la industria automotriz y afines

Brasquet, Ernesto

1961

Cita APA:

Brasquet, E. (1961). Ideas básicas para la financiación en la industria automotriz y afines. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.
Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

INSTITUTO DE ECONOMIA BANCARIA

Profesor: DR. MARCELO G. CAÑELLAS

10.15-1 Argentina

H. 22242

Top. Tesis
H. 22242

B4

AÑO 1961

804-2 Argentina

H. 233

ORIGINAL

Tesis Doctoral

TEMA:

IDEAS BASICAS PARA LA FINANCIACION EN LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y AFINES.

ALUMNO PLAN C

ERNESTO BRASQUET

Nro. Inscripción: 14.953

DOMICILIO: JUNCAL 2169 - 7° B - Cap.

T.E. 80-0308

Tema: Ideas Básicas para la financiación en la Industria Automotriz y afines.

Existe en el país una incipiente Industria automotriz que está en la actualidad activamente fomentada.

Debidamente planificada dos grandes problemas se libran a consideración de las autoridades competentes : La Financiación de la industria básica y el crédito a la comercialización de dicha producción.

Previo a su estudio debemos ubicarnos dentro del conocimiento de esta Industria. Para ello debemos partir del año 1918 en que se inician las importaciones de vehículos hasta nuestros días, en que la misma ha sido reemplazada por la fabricación local. Debemos analizar las causas de tal reemplazo. Su principal objetivo: la constitución de una industria nacional a fin de economizar divisas dentro del actual balance de pagos completamente negativo, y a fin de crear fuentes de trabajos locales.

Las principales marcas mundiales se han lanzado a la conquista del mercado nacional. La Historia de esta industria y sus posteriores planes de fabricación demuestran en sus cifras que recién dentro de unos años (1964) se podrá decir que nuestro país contará con una real industria automotriz.

En la actualidad amparadas bajo distintas reglamentaciones, se infiltraron distintas fábricas, que mejor sería llamar plantas de montaje o talleres de armado, que únicamente han significado importaciones disimuladas.

Pero como en todos los órdenes hay aspectos negativos y positivos. Debemos considerar a esta industria como de un porvenir de dimensiones extraordinarias, dada la amplitud de su mercado actual y potencial. Por lo tanto, es necesaria una reglamentación legal, uniforme y coherente que permita una evolución favo-

...///

rable, como también un adecuado apoyo financiero, una acertada asistencia técnica exterior y efectuar los correspondientes estudios que permita una eventual desgravación impositiva que es el principal factor del actual encarecimiento de la producción automotriz. Consideramos éstas las bases reales que deben primar en la efectiva radicación y progreso de esta industria. Después de analizar los planes de fabricación, numerosos en cuanto a cantidad de firmas, pero apropiada sus cantidades al actual déficit del mercado automotor, entramos a estudiar como se ha realizado la formación del capital de estas empresas. Amplios capitales deben alistarse en su constitución. Hasta el presente las firmas fabricantes que han hecho radicaciones, lo han efectuado por intermedio, ya sea por aportes de sus casas centrales americanas o europeas bajo forma de sociedades anónimas nacionales o por firmas de estas plazas que han contado con préstamos extraordinarios extranjeros. Dichos préstamos concedidos a través de los órganos financieros mundiales han sido avalados en gran número por el Banco Industrial Argentino, que ha sido en definitiva quien en su mayor parte le corresponde el haber apoyado la financiación de la industria madre automotriz y la muy importante industria del repuesto y accesorio.

La principal ayuda externa proviene del Banco de Importación y Exportación Americano, cifrándose grandes esperanzas sobre la potencial ayuda del Banco Interamericano de desarrollo.

La financiación a la comercialización ha tenido el carácter de mixto. Es decir tuvo forma bancaria al concederse créditos especiales al usuario para la adquisición ya sea de vehículos automotores, camiones, tractores, etc., con liberales plazos de ventas y por consiguiente con intereses bajos. La forma privada ha sido encarada mediante créditos en su mayoría de altos intereses (2 y 3% mensual) por intermedio de

...///

que crecieron en número en forma extraordinaria. La avidez del mercado insatisfecha por muchos años de falta de automotores aceptó tales intereses siendo esta la causa principal de la proliferación de estas financieras. Debemos partir de la premisa de la industria automotriz debe ser considerada esencial dentro de la etapa de desarrollo actual nacional. Se estrecha conexión con la prosperidad de los pueblos le asignan por derecho propio tal ubicación. Para la formación de esta industria debe contar con los medios adecuados. Estos serán proporcionados en el orden internacional por créditos bancarios. Es decir en la fabricación debe ser fomentada por el crédito bancario ya sea nacional o internacional, éste como es lógico siempre que la estabilidad económica sea una realidad. El problema de la colocación de su producción debe ser solucionado financieramente a través de las empresas de ese tipo que se están creando paralelamente a las de fabricación. Asimismo podrían cumplir tal función las asociaciones profesionales o gremiales, sociedades cooperativas, etc. Es decir el crédito bancario debe ser reservado para la fabricación únicamente. Actualmente la fuerte competencia que se avecina, va reduciendo los altos intereses que se habían hecho normales. Aunque debemos bien aclarar la competencia no es por falta de compradores, sino por la falta de liquidez de los mismos, problema general que atraviesa actualmente todas las facetas del comercio del país.

P R O L O G O

La Industria Automotriz y afines ha sido últimamente puesta en tela de juicio, por su conveniencia nacional de fomentarla o no.

De ello y sus problemas financieros propios tratará este estudio.

Mi ánimo de crítica me ha llevado a través de su desarrollo a enunciar juicios quizás un poco severos, pero han sido efectuados con un solo fin: el bien de su industria. Considero que no es cuestión de industrializar el país a cualquier precio y de cualquier forma.

El problema es industrializarse bien y al menor costo, por lo tanto urge efectuar una revisión de lo hecho y de lo mucho a realizar.

ERNESTO BRASQUET

S U M A R I O

INTRODUCCION.

CAPITULO I EVOLUCION MUNDIAL DEL AUTOMOTOR.

CAPITULO II EVOLUCION NACIONAL.

1ra. parte: Importaciones Argentinas.

2da. parte: Historia de la Industria Nacional.

CAPITULO III NORMAS LEGALES QUE RIGEN LA PRODUCCION AUTOMOTRIZ.

CAPITULO IV PROYECCIONES FUTURAS.

1ra. parte: Planes de fabricación.

2da. parte: Zona Latino-Americana de Comercio.

CAPITULO V FINANCIACION.

1ra. parte: Financiación de la Fabricación.

2da. parte: Financiación de la Comercialización.

CAPITULO VI BASES PARA LA EFECTIVA RADICACION Y PROGRESO DE LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA ARGENTINA.

CONCLUSIONES.

I N T R O D U C C I O N

Argentina -en común con muchos países de Sud-América- es una nación con una población reducida que posee vehículo propio. Población que tiene en los años venideros una gran expansión potencial.

Este mercado será activamente fomentado y las importaciones progresivamente disminuidas.

Una inversión local es por lo tanto esencial para mantener o aumentar su parte en ese mercado actual y potencial.

Este estudio abarcará desde las importaciones realizadas, es decir la total evolución del mercado automotor desde su origen hasta la fecha con sus proyecciones futuras.

Ya es ampliamente conocido que el progreso nacional marcha unido al automotriz. Países que marchan a la cabeza de la civilización han hecho su grandeza material con una industria automotriz sumamente importante.

De ahí por lo tanto que una vez debidamente planificada esta industria dos grandes problemas se libran a consideración de las autoridades competentes.

La Financiación de la industria básica automotriz y consecuentemente la de sus repuestos, y el crédito a la comercialización de dicha producción.

De estos dos aspectos será considerado en los capítulos siguientes.

C A P I T U L O : I

EVOLUCION MUNDIAL DEL AUTOMOTOR

A fines del año 1950 el parque automotor mundial llegó a 70 millones de vehículos. Diez años más tarde ya contaba con 127 millones.

La progresión del parque automotor en el mundo y en los 8 países más motorizados: EE.UU., Gran Bretaña, Francia, Alemania Occidental, Canadá, URSS., Australia e Italia, que totalizan 600 millones de habitantes y en los cuales el parque pasó de 62 a 107 millones de vehículos, o sea un crecimiento del 73%, se reparte de la manera indicada a continuación:

<u>PAIS</u>	<u>Nº HABITANTES</u> (millones)	<u>VEHICULOS</u>		<u>AUMENTO</u>
		<u>1950</u>	<u>1960</u>	
EE. UU.	175	48.060.000	73.000.000	50%
Gran Bretaña	52	3.230.000	7.170.000	122%
Francia	45	2.421.000	6.800.000	182%
Alemania Occ.	52	984.000	5.450.000	453%
Canadá	17	2.537.000	5.170.000	104%
URSS.	200	2.580.000	4.100.000	58%
Australia	10	1.358.000	2.775.000	104%
Italia	<u>49</u>	<u>581.000</u>	<u>2.430.000</u>	<u>318%</u>
	600	61.741.000	106.985.000	73%

Para el conjunto de los otros países representando 2.000 millones de habitantes la circulación pasó de 8.250.000 a 20.000.000 de vehículos con un crecimiento del 143%.

A este crecimiento de la circulación mundial, función de las necesidades de la motorización y del crecimiento de la

///...

...///

población corresponde un aumento continuo de la producción que acaba de progresar un 50% en 10 años.

Esta evolución fué marcada por 3 rasgos característicos:

1°) La estabilidad relativa de la producción de EE.UU. que permanece todavía y de muy lejos el mayor productor de automóviles.

2°) El desarrollo considerable y a veces muy rápido de la producción de los países europeos constructores de automóviles tradicionales: Alemania Occidental, Gran Bretaña, Francia e Italia.

3°) La puesta en marcha y después el crecimiento continuo de la producción de países que hasta entonces no tenían más que un volumen de fabricación ínfimo o aún totalmente inexistente.

Otra característica de estos últimos diez años, es la acentuación de la concentración de la producción automovilística.

La fabricación en gran serie exige cadenas de montaje, prensas especializadas, máquinas, transporte, etc.

Como resultado se precisan inversiones considerables que no pueden ser amortiguadas más que por cadencias diarias muy elevadas que se calculan, para una misma marca, en millones de unidades (EE.UU. 5.000 vehículos por día - Europa 1.000 a 4.000 vehículos por día.)

Esto provoca en todos los países concentraciones industriales, hecho más necesario en Europa por el establecimiento del mercado común en 1958.

///...

...///

En los EE.UU. la fabricación de automóviles es asegurada por solo cinco grupos: GMC, Ford, Chrysler, American Motors y Studebaker.

En Alemania Occidental el 80% de la producción es asegurada por cuatro firmas.

En Italia, el solo grupo Fiat-O.M. Autobianchi representa más del 90% de la producción.

En resumen, la motorización mundial se está acelerando y atravesando su inmenso mercado por un juego de competencia en carnicada. Nos encontramos frente a un crecimiento industrial más ligero que el desarrollo del consumo.

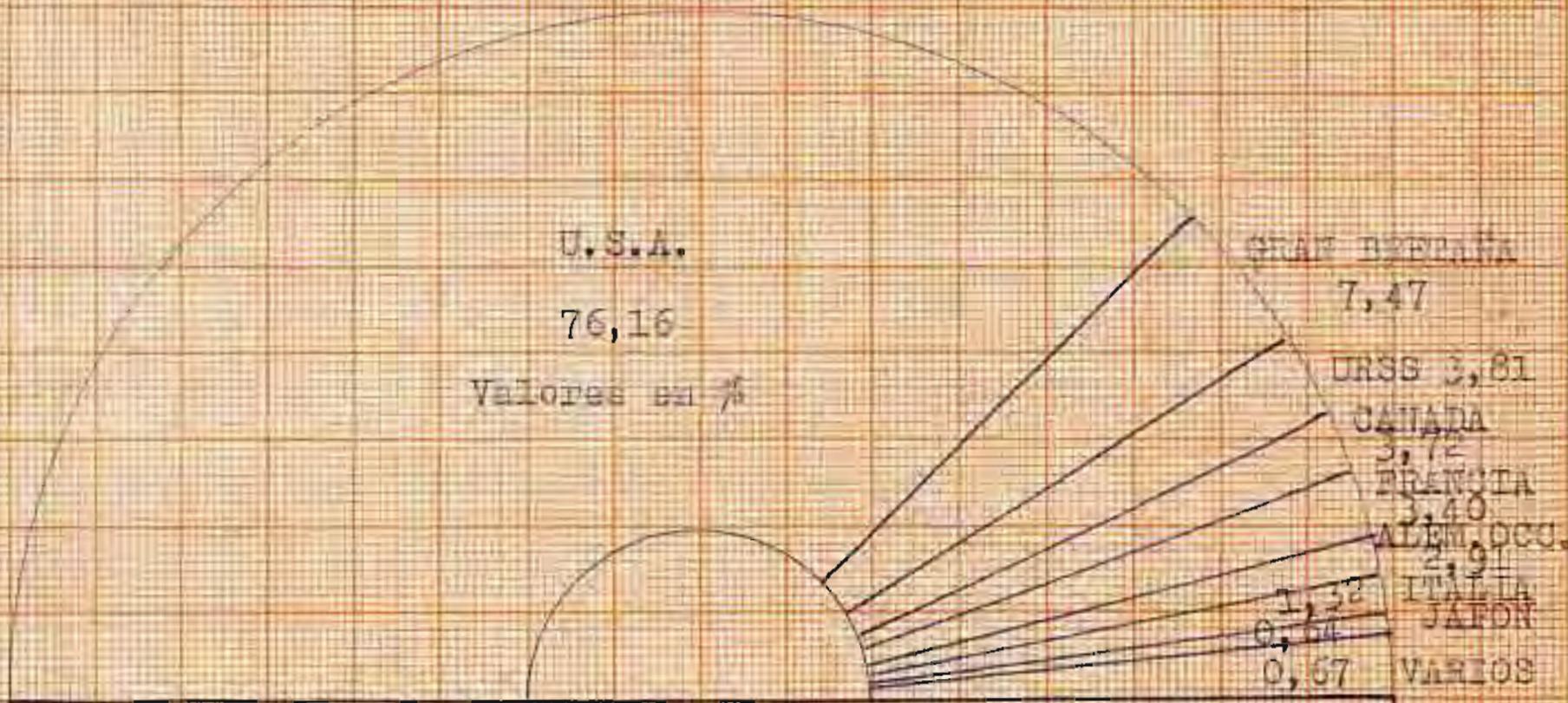
Se calcula una potencialidad europea de 9.500.000 de unidades en el año 1965, entre camiones, autobuses y automóviles- es decir que superará en 1.500.000 la capacidad de sus mercados de absorción-.

Una era de fuerte competencia se ha iniciado y esto llevará a una lucha por la sobrevivencia de las pequeñas empresas y a un incremento en los precios de los vehículos por las compañías que quedan.

Esta tendencia es acelerada por la expansión de la potencialidad productiva y por el incremento de los costos, a pesar del enorme aumento de las ventas y de la demanda de automotores por parte de los consumidores. Los fabricantes no pueden absorber más el aumento de los salarios y el continuo incremento en los costos de los materiales.

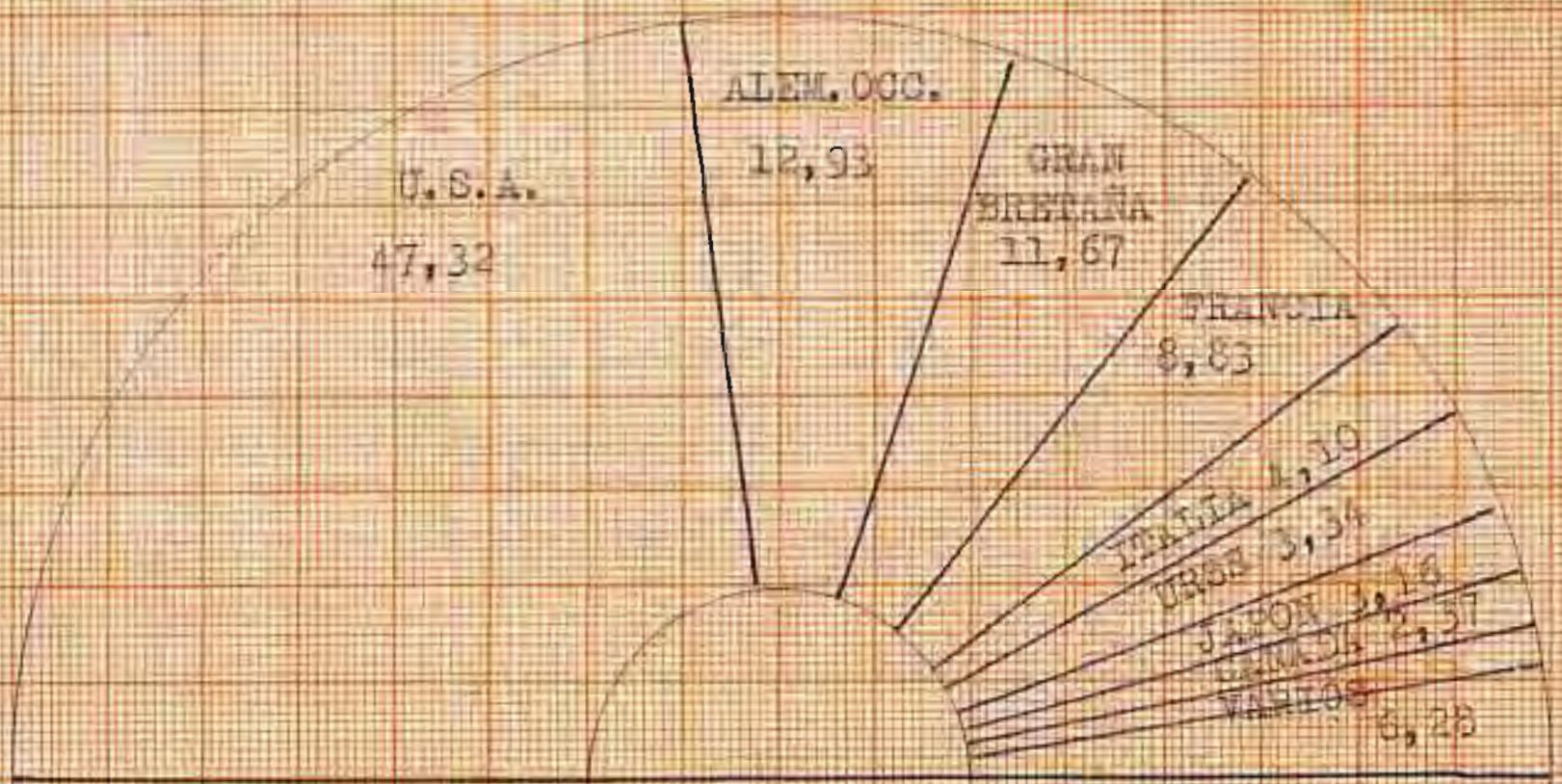
PRODUCCION MUNDIAL DE AUTOMOTORES

AÑO 1950 : 10.508.000 VEHICULOS



PRODUCCION MUNDIAL DE AUTOMOTORES

AÑO 1960 : 16.000.000 VEHICULOS



C A P I T U L O : I I

EVOLUCION NACIONAL

PRIMERA PARTE

IMPORTACIONES ARGENTINAS

En la primera mitad de este siglo nuestro país era uno de los más ávidos de transporte automotor -deseo prácticamente imposible de satisfacer- El déficit de automotores se calcula para el año 1955 había llegado al millón de unidades.

Para satisfacer esa demanda hubieran sido necesarios cerca de 4.000 millones de dólares.

El desarrollo no fué seguido, como es habitual, por los adelantos en el standard de vida que van implícitos en la conquista de planos superiores en el orden social y económico.

Australia en 1955 disponía de un automóvil por cada $4\frac{1}{2}$ habitantes y Canadá uno por cada cuatro. Argentina apenas uno por cada 57 habitantes.

Caso paradójico es que en los años 1929 y 1930 la relación era de un automotor por cada 35 habitantes. Retroceso absoluto inadmisible dado el continuo mejoramiento tecnológico y del nivel de vida mundial.

Busquemos y analicemos sus causas: Hasta 1953, el mercado fué cubierto por la importación a pesar de pequeños ensayos en la industria nacional.

Esa dependencia de la producción extranjera fué la causa de la carencia permanente de vehículos automotores.

La importación de automóviles se vió inicialmente afectada por la crisis económica del año 1929 al 1932.

Si examinamos la serie de automotores carrozado (del cuadro adjunto) puede verse el efecto de esta crisis que llevó las cifras desde 76.990 unidades, en 1929 a menos de la duodécima parte, en 1932, año en el que se importaron 5.537 au

///...

...///

tomotores. Esa contracción obedeció no solo a la disminución de la producción y exportación del exterior, sino también a los efectos que en nuestra economía tuvo la crisis mundial.

La segunda influencia negativa en nuestro aprovisionamiento de automotores ocurrió con motivo de la segunda guerra mundial.

Las fábricas de montaje en serie, tanto en EE.UU. como en Europa, son instalaciones de importancia estratégica de gran valor en caso de guerra, contribuyen no solo a la producción de vehículos automotores diseñados para las duras condiciones de la lucha, sino que mediante adecuadas adaptaciones pueden producir una extensa serie de otros elementos y armamentos destinados a la guerra.

Cualquiera de ambas finalidades resta vehículos para uso civil.

Es por ello que la última guerra mundial restó la disponibilidad de automotores para la exportación norteamericana y europea, en momentos en los que nuestra privilegiada ubicación en el conflicto nos hubiera permitido convertirnos en potentes compradores dado que fueron los pocos años de balanzas comerciales favorables, debido a las fuertes exportaciones de granos hacia los países beligerantes.

Los efectos de esta guerra se manifiestan claramente en las importaciones de nuestro país, entre los años 1939 a 1946.

La contracción en la industria europea fué más duradera que en la americana, debido a que ésta no necesitó más que volver a adaptar sus líneas de producción a la elaboración de vehículos civiles, mientras que muchas de las fábricas

///...

...///

européas debieron ser totalmente reconstruidas después de su destrucción ocasionada por la guerra.

Ello determinó que en la competencia por el mercado argentino llegaran primero los productos americanos que los europeos, aunque la preferencia del comprador nacional hacia las marcas americanas figura siempre en primer lugar, preeminencia de antigua data basada quizá en la modalidad del comercio norteamericano: la producción standard, masiva, a bajo precio e impulsada por una hábil y pertináz propaganda y liberales planes de venta.

Las más antiguas estadísticas acerca de la importación de automóviles de turismo asignan ya en 1918 a los coches de marcas americanas el 99% de las unidades introducidas al país.

Esa proporción se mantiene en niveles superiores al 90% hasta el año 1950.

A partir de esa fecha dejó de existir para el adquirente la libre decisión de su compra, debido al constante aumento de la ingerencia estatal fundada en la falta de divisas de libre disponibilidad, circunstancias que desvió las importaciones hacia los países con los cuales había establecido un convenio, ello en detrimento de las exportaciones norteamericanas.

Por otra parte, el régimen de recargos a la importación de automóviles establecido para desalentar las importaciones debido al insumo de divisas que ellas representan, instituido en el año 1956, fijó cuotas preferenciales para los automotores importados, según su peso y su valor en origen.

///...

...///

El recargo mínimo para automóviles de menos de 1.000 kilos de peso y con un costo de hasta 1.600 dólares contribuyó a la preferencia del usuario por el coche pequeño y de poco valor, típico de la producción europea.

Entre dificultades, altibajos, limitaciones, barreras cambiarias y aduaneras y otros inconvenientes, el país llevaba en el año 1959, más de treinta años sin un régimen realmente libre para la satisfacción de sus necesidades de automóviles.

En ese entonces el parque de automóviles de turismo podía calificarse de venerable.

Cerca del 75% de las unidades en circulación tenía una edad que sobrepasaba el límite técnico de vida útil, es decir 10 años; 26 años atrás los automóviles con esa edad representaban solamente el 9% de la cantidad total.

	<u>PORCENTAJE DE SITUACION POR AÑO DE ANTIGUEDAD</u>	
	<u>1953</u>	<u>1958</u>
Menos de 5 años	7,5	25,8
De 5 a 10 años	13,2	6,5
De 10 a 15 años	17,1	11,5
De 15 a 20 años	33,2	14,8
De 20 a 25 años	29,0	28,8
Más de 25 años	<u>-,-</u>	<u>12,6</u>
	100,-	100,-

Resulta de lo que antecede que en el año 1958 más del 41% de los vehículos de pasajeros, o aproximadamente 156.400 coches, tenían más de 20 años de edad.

///...

...///

La importación y la producción local en conjunto fueron insuficientes para llenar las necesidades de reemplazo.

En 1953 el 51% de la existencia de camiones tenía una antigüedad de más de 10 años y solo un 5% era inferior a una antigüedad de 5 años.

Si bien desde el año 1954 la industria nacional había comenzado a producir automóviles la situación en 1959 era de gran avidez en el mercado de consumo.

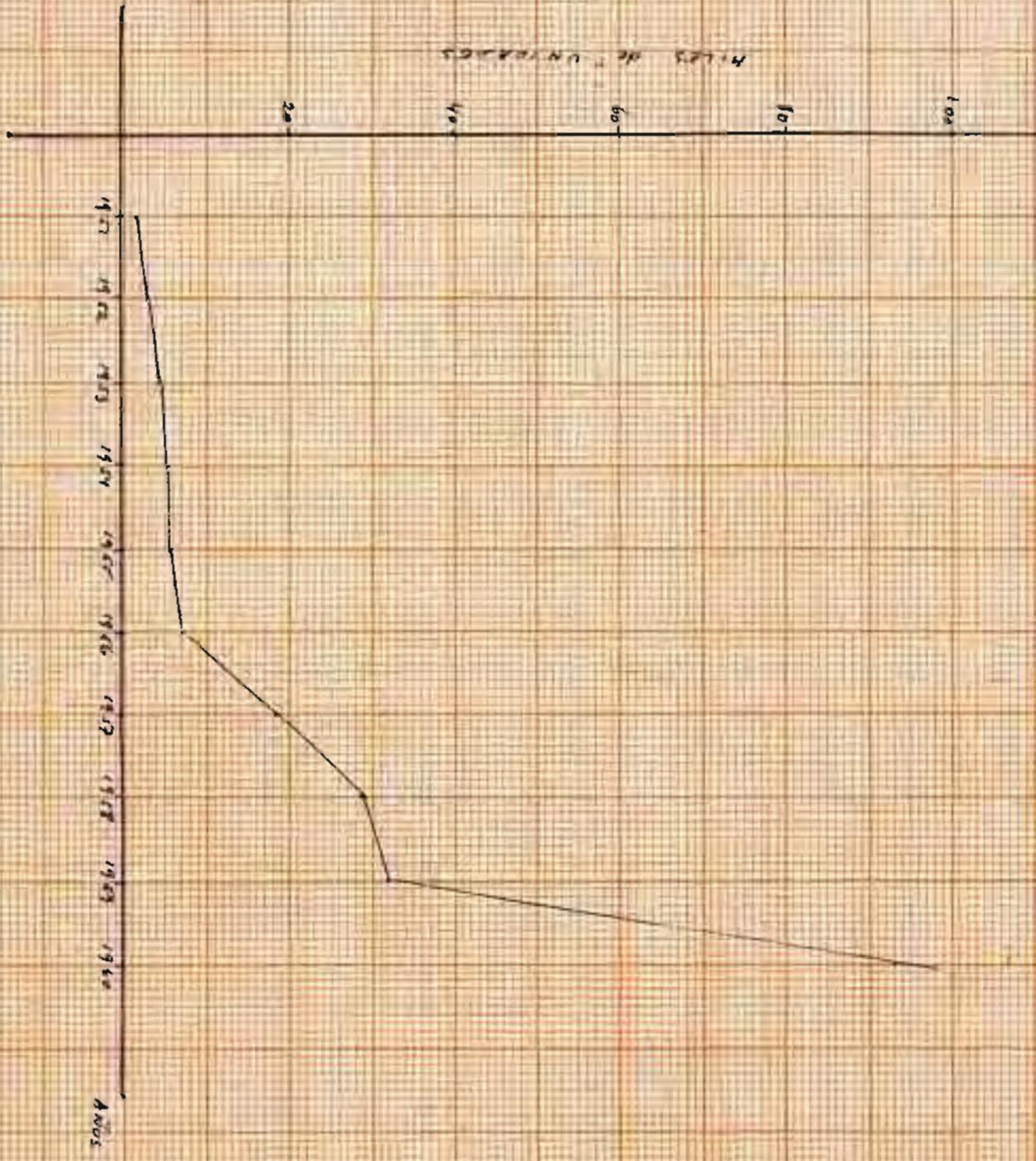
IMPORTACIONES ARGENTINAS DE AUTOMOTORES CARROZADOS

<u>AÑO</u>	<u>TOTAL</u>	<u>AUTOMOVILES</u>
1918	5.926	5.668
1919	4.594	4.513
1920	14.510	13.499
1921	9.948	9.319
1922	16.228	15.463
1923	31.198	30.311
1924	38.139	37.262
1925	63.489	56.913
1926	55.684	49.986
1927	55.543	42.710
1928	61.070	51.677
1929	76.990	67.080
1930	38.759	34.920
1931	12.866	12.390
1932	5.537	5.278
1933	7.125	6.761
1934	11.427	10.866
1935	17.266	16.434
1936	17.972	17.012
1937	33.472	30.722
1938	44.530	37.923
1939	25.947	22.237
1940	23.718	21.181
1941	11.417	10.821
1942	3.849	3.832

///...

...///

<u>AÑO</u>	<u>TOTAL</u>	<u>AUTOMOVILES</u>
1943	182	170
1944	101	95
1945	123	95
1946	12.834	6.699
1947	66.560	30.738
1948	38.918	7.456
1949	13.672	3.137
1950	2.825	1.925
1951	19.175	15.147
1952	5.949	2.339
1953	5.815	2.603
1954	5.855	3.154
1955	7.333	4.926
1956	16.960	8.932
1957	45.018	10.778
1958	18.956	14.989
1959	6.316	6.090



IMPORTACIONES ARGENTINAS DE AUTOMOTORES

DE TURISMO POR SU ORIGEN

<u>AÑO</u>	<u>TOTAL</u>	<u>ORIGEN AMERICANO</u>	<u>ORIGEN EUROPEO</u>
1951	15.147	10.831	4.316
1952	2.339	1.122	1.127
1953	2.603	1.365	1.238
1954	3.154	1.000	2.154
1955	4.926	1.661	3.265
1956	8.932	1.440	7.492
1957	10.778	4.011	6.767
1958	14.991	1.731	13.260
1959	6.090	1.921	4.169
1960	3.251	844	2.407

CAMIONES O AUTOMOTORES PARA

EL TRANSPORTE DE CARGA

A pesar que ya desde el año 1918 comienzan a figurar en el registro de importaciones los datos sobre la introducción de este tipo de vehículos, es recién a partir de 1927 cuando se discriminan las cifras para camiones carrozados (armados o no, por una parte, y chasis para camiones o coches de reparto, por la otra. Al contrario de lo acontecido en automóviles de pasajeros, se puede observar que en este rubro la adquisición de chasis es de significativa importancia. En 1931 llegó a representar el 95% del total.

Hasta el año 1937 se mantuvo su preponderancia (alrededor del 90 por ciento): en el bienio 1938-39 desciende al 60 por ciento, pero a partir de 1940 vuelve a cobrar importancia, culminando con casi el 100 por ciento en el año 1942.

Luego de 1945, cuando se reanuda la importación a los niveles normales, se observa un sustancial cambio en la modalidad de las compras, pues a partir de entonces es dable notar que mantienen el predominio las adquisiciones de camiones carrozados completos.

Tanto en el año 1957 como en 1958 los chasis no representaron más del 1 por ciento del total.

"La preferencia por la importación de chasis en los años anteriores a la segunda guerra mundial se debió a que existía en el país una cantidad de talleres que, si bien se dedicaban a la fabricación de carruajes, se adaptaron fácilmente a la construcción de carrocerías para camiones".

///...

...///

Para este tipo de vehículos, son también válidas las apreciaciones vertidas con referencia a los automóviles, en lo que respecta a los factores externos e internos que condicionaron su importación, aunque cabe señalar que en algunas ocasiones los vehículos de carga obtuvieron un trato algo más preferencial.

Considerando los datos estadísticos, se observa que hasta el año 1924 inclusive, el mercado argentino aceptaba el camión con cierta cautela, pues recién a partir de 1925 se advierte un brusco ascenso en las cifras de importación.

Ese año ingresaron 6.300 unidades, cifra que casi duplica la del año anterior.

A pesar de que la tracción a sangre resultaba más económica y con menores problemas, el camión "comenzó a registrar una permanente y marcada aceptación, que tuvo su auge en los años 1928, 1929 y 1930, si bien las dificultades económicas surgidas en los años siguientes -ya comentadas-, frenaron en parte la expansión.

Pero en el año 1934 se triplicó la cantidad importada en 1931, y prácticamente hasta el comienzo de la segunda guerra mundial se mantuvo en un ritmo ascendente".

En cuanto a la participación proporcional de los distintos proveedores extranjeros de camiones, es interesante observar que durante el período 1920-24, sobre 2.562 unidades importadas, 1.302 fueron de procedencia norteamericana y 1.260 europeas.

Pero a partir del año siguiente, Estados Unidos logra la preponderación. Hasta 1942 sus remesas no descienden del

///...

...///

93 por ciento (excepto en 1926, que fueron del 88 por ciento). El período 1943-45 no puede ser tomado en cuenta debido a lo reducido del abastecimiento.

En 1946 vuelve a ser importada una cantidad significativa de camiones, y es desde entonces que la mayor concurrencia de otros países hace descender la importancia relativa de los Estados Unidos.

En 1958 correspondióle un porcentaje del 62 por ciento sobre el total importado. Por otra parte, en el período 1956-58 los principales proveedores europeos fueron el Reino Unido, Alemania, Suecia e Italia.

Como en el caso de los automóviles, las cifras arrojadas por el IV Censo General de la Nación en 1946, son útiles para determinar aproximadamente las preferencias por marca.

Dicho censo arrojó un total de 150.559 automotores clasificados como "camiones y camionetas", estando representadas las marcas "americanas" con un 94,3 por ciento y las europeas con el 4,3 por ciento. Sin especificar quedaron unas 2.000 unidades.

En este tipo de vehículos es imprescindible tener en cuenta determinadas características que los hacen aptos para uso u otro tipo de carga, a fin de proceder a una clasificación correcta de los mismos. A tal efecto se ha considerado el tipo de carrocería y la capacidad de carga.

El siguiente cuadro indica los distintos porcentajes de los camiones estimados existentes, de acuerdo a la carrocería con que están dotados:

///...

...///

<u>TIPO DE CARROCERIA</u>	<u>PORCENTAJE</u>
Caja abierta	65,7%
Caja cerrada o furg.	17,3%
Playa	9,8%
Volcador	3,8%
Tanque	1,1%
Jaula	0,5%
Especiales (varios)	1,0%
Sin determinar tipo	1,2%

Si se toma en cuenta la capacidad de carga, las cifras resultantes sobre el total en circulación, son las siguientes:

Capacidad de Carga - Cantidad
de Unidades
(en toneladas)

Hasta 1/2	85.598
de más de 1/2 hasta 1	42.691
de más de 1 hasta 2	78.685
de más de 2 hasta 4	67.999
de más de 4 hasta 6	27.327
de más de 6 hasta 10	5.901
de más de 10 hasta 15	851
de más de 15	1.222

De acuerdo al cuadro anterior, se comprueba que las que

///...

...///

predominan son las unidades de reducida capacidad de carga, puesto que los vehículos de hasta 1.000 kilogramos representan un 42 por ciento del total.

En nuestro país los camiones son empleados, en la mayoría de los casos, para transportar un tonelaje superior al indicado como límite por el fabricante.

Con este propósito refuerzan los bastidores y/o cajas y también el rodado, en la presunción de que la "máquina" siempre aguanta un poco más".

Asimismo, se establece una clasificación por las diferentes zonas donde las unidades de carga desarrollan habitualmente su tarea.

<u>ZONAS</u>	<u>PORCENTAJE</u>
Urbanas exclusivamente	39,5%
Suburbanas exclusivamente	18,1%
Urbanas y Suburbanas	24,1%
Dentro de la jurisdicción provincial	13,6%
Por todo el país o interprovincial	2,3%
Internacional	0,1%
Sin determinar	2,3%

Para establecer la demanda de los vehículos de carga en nuestro mercado, se adoptó el mismo procedimiento utilizado en el caso de los automóviles, como veremos oportunamente.

De este modo se obtuvieron las siguientes cifras:

///...

...///

<u>PERIODO</u>	<u>ABSORCION</u>
	<u>MEDIA ANUAL</u>
1921-25	+ 4.505
1926-30	+ 14.487
1931-35	- 1.466
1936-40	+ 6.310
1941-45	+ 4.134
1946-50	+ 19.079
1951-55	+ 5.039
1956-58	+ 17.370

En cuanto a la antigüedad de los automotores de carga actualmente en uso, se consignan los siguientes porcentajes:

Menores de 6 años	24,9%
De más de 5 y menos de 11 años	6,7%
De más de 10 y menos de 16 años	24,8%
De más de 15 y menos de 21 años	7,9%
De más de 20 y menos de 26 años	17,1%
De más de 25 años	18,6%

Se advierte que las dificultades que influyeron en el abastecimiento de automóviles, impidieron de un modo semejante la renovación de la flota de los vehículos de carga de acuerdo a las reales necesidades del país. La "proyección de la demanda de camiones", mediante la cual se calcula que para 1964 existirán en circulación unas 379.000 unidades, y en 1970, último año considerado, unas 465.000, se detallará en otro capítulo.

///...

C A P I T U L O : I I

E V O L U C I O N N A C I O N A L

S E G U N D A P A R T E

H I S T O R I A D E L A I N D U S T R I A N A C I O N A L

La imposibilidad de importar automotores durante el conflicto bélico mundial, obligó a la industria nacional a tratar de mantener los automotores en funcionamiento produciendo las partes que más se desgastaban.

La industria del repuesto se afianzaba y mejoraba, sin llegar a la alta calidad necesaria exigida para que una pieza sea parte original del automóvil.

Las cantidades de vehículos fué insuficiente, en la postguerra, para mantener el parque nacional de automotores, renovando las unidades obsoletas.

La situación del país sufrió cambios notables en comparación con la época anterior -1939-. La capacidad adquisitiva del país disminuyó a pesar del aumento de población.

No existía en el país disponibilidad de divisas. Era evidente que debía buscarse solución al problema de la provisión de automotores. Se pensó entonces en la producción argentina o sea la producción en el país con la incorporación de partes producidas por la industria nacional.

Ya no se trataba del armado con todas las partes importadas, sino la sustitución paulatina de partes, hasta llegar a producir íntegramente el automotor.

La primer fábrica argentina en funcionamiento fué Autoar Automotores Argentinos S.A. que produjo 108 unidades en el año 1951, importando los motores y otros accesorios.

I.A.M.E. Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado -actualmente Dinfia- dió el impulso al desarrollo automotriz nacional. A pesar de todas las interferencias políticas y los consiguientes gastos excesivos de puesta en marcha y funcionamiento,

///...

...///

es gracias a su acción, que comenzó en el país una producción en serie de automóviles, camionetas, tractores y motocicletas.

La primer fábrica extranjera fué Mercedes Benz Argentina S.A. (capitales alemanes y argentinos). Instaló en el año 1952 la planta de fabricación integral de camiones.

En Enero de 1955 se firma un convenio entre I.A.M.E. y Kaiser Industrias Corporation de los EE.UU. para la constitución de una nueva compañía productora de automotores; Industrias Kaiser Argentina S.A.

A los dos meses comienzan los trabajos de instalación de la planta en Córdoba. Trabajos febriles con una meta: producir en el país, lo antes posible, la mayor cantidad de vehículos, comenzando con el famoso Jeep, luego la Rural, un automóvil, camión liviano, etc.

Ocurrida la Revolución Libertadora, ésta introdujo cierta confusión en el desarrollo de la Industria Automotriz. Se cuestionó la validez de los convenios suscriptos por I.K.A., la pertenencia de las acciones de Mercedes-Benz, la necesidad misma de una industria argentina de automotores.

Esta situación repercutió considerablemente en la importación de vehículos, como se desprende del cuadro anterior de importaciones anuales.

Pese a tales inconvenientes I.K.A. lanzó al mercado el primer Jeep argentino a fines de Abril del año 1956, mientras Mercedes-Benz tuvo que frenar sus planes de ampliación, abandonando posteriormente su fabricación.

Como dato previo a nuestro estudio podemos consignar que a principios del año 1959 había en el país unos 840.000 vehículos automotores distribuidos de la siguiente manera:

///...

...///

Automóviles de turismo

Automotores para el transporte de
pasajeros 8 asientos:

Particulares	366.000	
Alquiler	<u>22.000</u>	388.000

Camiones

Camionetas, furgones y varios	310.200	
Transporte Colectivo de pasajeros	15.100	
Vehículos menores	<u>125.500</u>	838.800

PATENTAMIENTO DE AUTOMOTORES

<u>AÑO</u>	<u>AUTOMOVILES</u>	<u>CAMIONES</u>	<u>OMNIBUS</u>	<u>TOTAL</u>
1946	270.238	140.702	9.945	420.885
1947	276.058	181.244	9.829	467.121
1948	308.089	194.891	9.620	512.590
1949	314.571	222.736	10.882	548.189
1950	323.104	227.957	11.389	562.450
1951	333.483	232.948	11.930	578.361
1952	341.209	238.614	12.332	592.151
1953	334.418	243.121	11.519	589.058
1954	317.261	240.305	11.685	569.251
1955	341.410	252.951	12.502	606.863
1956	352.096	264.019	13.218	629.333
1957	364.838	292.671	13.853	671.382
1958	387.831	310.244	15.107	713.182
1959	402.412	315.225	15.687	733.324

///...

...///

En el cuadro anterior se han agrupado bajo el rubro "automóviles" automóviles particulares, Jeeps, automóviles de alquiler y automotores sin especificar; bajo "omnibus" omnibus, microómnibus y colectivos; bajo "camiones" camiones, camionetas y automotores especiales.

Las cifras correspondientes a los años 1958 y 1959 son cifras provisionales.

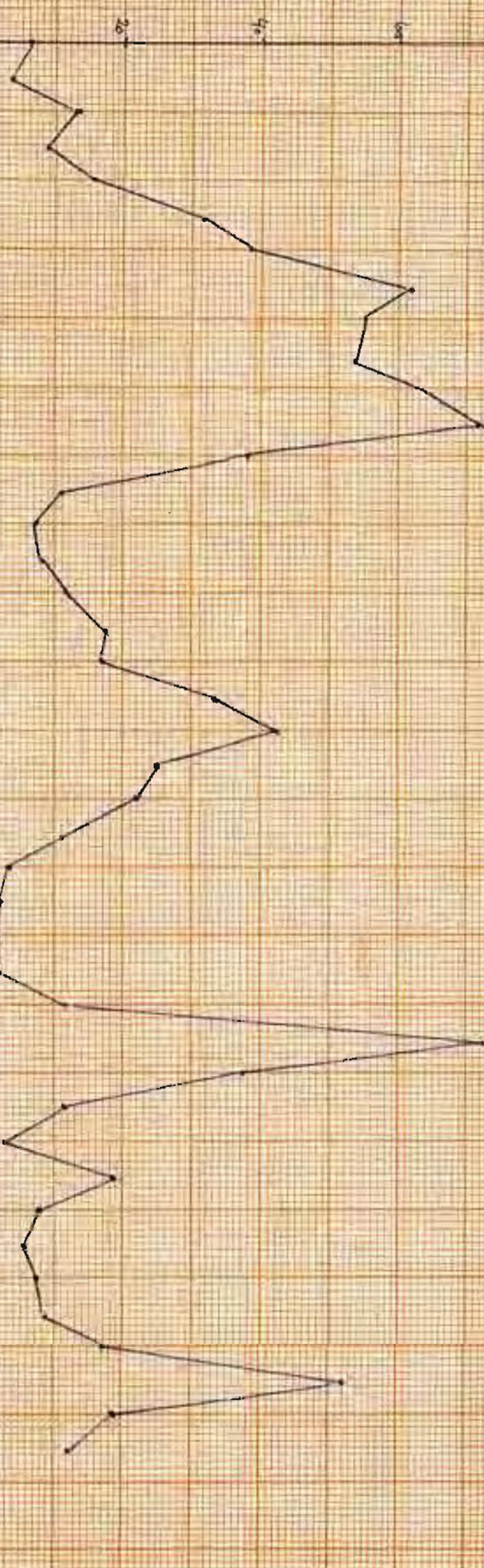
PRODUCCION DE VEHICULOS AUTOMOTORES

EN EL PAIS DESDE SU INICIACION

<u>AÑO</u>	<u>COCHES</u>	<u>RURALES</u>	<u>VARIOS</u>	<u>TOTAL</u>
1951	--	18	90	108
1952	--	62	907	969
1953	5	58	3.011	3.074
1954	127	46	3.186	3.359
1955	211	24	6.156	6.391
1956	300	26	5.617	5.943
1957	465	4.996	10.174	15.635
1958	3.715	10.595	13.524	27.834
1959	6.746	11.544	14.662	32.952
1960	<u>30.325</u>	<u>9.809</u>	<u>49.155</u>	<u>89.289</u>
	41.894	37.178	106.482	185.554

RISES OF VENUS

418
42
44
46
48
50
52
54
56
58
59



C A P I T U L O: III

NORMAS LEGALES QUE RIGEN LA

PRODUCCION AUTOMOTRIZ

El gobierno constitucional que subió al poder el 1º de Mayo del año 1958, tuvo que encarar el problema del transporte automotor y de la industria automotriz para buscar una solución definitiva.

Debido a la situación financiera, el mercado no podía ser abastecido en la medida adecuada con importaciones de EE.UU. o de Europa, no existía en el país la disponibilidad suficiente de divisas. Ante esta circunstancia los productores extranjeros, alentados por la experiencia de la Ier. gran empresa radicada en Córdoba (I.K.A.) que demostró la capacidad técnica de nuestra industria mecánica para actuar como subsidiaria de la automotriz, decidieron captar el mercado argentino en la única forma posible: mediante la instalación de sus fábricas en el país para la progresiva fabricación de sus automóviles en el mismo lugar de consumo.

La afluencia en masa de esos intereses, la mayoría bien intencionados, determinó la necesidad de imponer un régimen de ordenamiento para tratar de promover el afianzamiento de la industria nacional y velar también por ella de desleales competencias.

Las circunstancias, hasta entonces desfavorables para satisfacer una real necesidad de nuestro país, se tornaban constructivas, ya que de un deseo insatisfecho, nacería una industria realmente argentina.

El planteo de la cuestión era el siguiente: satisfacer los requerimientos de vehículos del país mediante un mínimo empleo de divisas en importaciones, al mismo tiempo que se impulsaban las inversiones extranjeras y se lograba el desa-

///...

...///

rollo de la industria nacional, creándose nuevas fuentes de trabajo para la mano de obra argentina.

El 25 de Marzo de 1959 se promulgó el decreto N° 3693, primera tentativa de introducir orden en la fabricación existente y especialmente en la vinculación de nuevas plantas en el país.

Se basaba en la presentación de planes de producción por las empresas interesadas, las que debía comprender un período no menor de 5 años. Los planes debían especificar la marca, modelo y cantidad de vehículos a lograr en períodos anuales.

El plan comenzaba en 1960 y terminaba en 1964. A los efectos de su formulación, los vehículos se clasificaron en seis categorías, las que comprendían a los vehículos de carga y transporte, a los de pasajeros, ennumerados según su cilindrada, y a todos los otros tipos de vehículos, es decir, motocicletas, motonetas, etc.

Los beneficios que se ofrecían, a cambio de las inversiones que significaban la instalación de nuevas industrias en el país, consistían en un tratamiento cambiario preferencial para las importaciones de las empresas acogidas a los términos del decreto.

En lugar de tener que pagar el recargo ordinario sobre las partes a importar, que oscilaba en un nivel del 150%, las empresas podían importar las partes que no se producían en el país, mediante el pago de recargos que iban del 20 al 40%, según la categoría del vehículo, aunque solo sobre una parte del valor costo y flete de la unidad completa.

///...

...///

Si por ejemplo, una empresa se comprometía en su plan a la fabricación de un vehículo valor CIF de u\$s 1.000.- que-
daba autorizada, mediante la emisión de certificados por
las autoridades, a importar durante el primer año hasta el
45% de ese valor, es decir un importe de hasta u\$s 450.-,
ello pagando un recargo de solo el 20% para vehículos de la
categoría A, y del 40% si el vehículo era de categoría B,
C, D y E.

Si el plán de la empresa era fabricar 1.000 vehículos en
el año, estaba autorizada a importar partes del mismo por
valor de u\$s 450.000 en el año, pagando un recargo del 20
ó 40% según correspondiera por la categoría del automotor.

La escala que fijaba el porcentaje del valor CIF median-
te el cual quedaba determinado el cupo de importación prefe-
rencial, era de valores decrecientes para los progresivos
períodos anuales del plán de fabricación de las empresas.

En esa forma se pretendía llevar, mediante la creciente
dificultad en las importaciones, a incrementar la proporción
de partes de fabricación nacional en cada automotor. Para
los de la categoría B, por ejemplo y tomando un vehículo con
un valor supuesto de u\$s 1.000.- las empresas podían impor-
tar durante el primer año hasta u\$s. 450.-, durante el segun-
do año u\$s 400, en el tercero u\$s. 350.-, en el cuarto u\$s.
250.-, y en el último u\$s. 100.-, abonando solamente un re-
carga del 40%.

El resto de las partes por los valores complementarios
hasta u\$s. 600.-, es decir, hasta el 60% del valor del vehícu-
lo -como tope máximo permitido- se importaba con recargos

///...

...///

especiales. Es decir en el caso del ejemplo que si el primer año se importaba por un monto del 60% del valor CIF. o sea con un exceso del 15%, ese 15% se introducía con un recargo del 300%.

El propósito de esta reglamentación estaba a la vista, se pretendía obligar a la contribución cada vez mayor, de partes de industria nacional en los vehículos fabricados.

Sin embargo por un decreto posterior el N° 6216/60, ese recargo del 300% fué disminuído al 200%. La consecuencia inmediata fué que, de acuerdo con los costos de importación en relación con los de fabricación nacional, resultó preferible para las empresas importar partes pagando un castigo del 200% que obtenerlas de la industria local. Como resultado de ello, la meta de la fabricación integral por la industria argentina volvió a distanciarse.

Por otro lado, el decreto N° 3693 disponía que las autoridades extendieran certificados para autorizar el despacho a plaza, en las condiciones de preferencia establecidas, por los montos resultantes de la aplicación de la reglamentación a los planes de fabricación aprobados.

Aquí se produjo otra fisura en la rigidez del decreto. Algunos fabricantes sometieron a aprobación, ampulosos planes, de gran número de unidades, mediante los cuales lograron disponer, dentro del régimen de preferencia de importantes montos de divisas para importación de partes, si bien condicionado ello a las necesidades del mercado, protección a la industria nacional e influencia en la balanza de pagos.

Otra consecuencia de esta variación de los recargos fué la proliferación de cambios en los planes, los que se sucedían con

///...

...///

tinuamente, con la consecuencia de que el ordenamiento que pretendía el decreto N° 3693 dejó de serlo, para convertirse en una puja para el logro de ventajas que podían convertirse en discriminaciones.

En lugar de construirse una industria nacional, mediante la real inversión de capitales e instalaciones, se corría el peligro de autorizar cuantiosas importaciones, al amparo de la reglamentación, que precisamente, perseguía lo contrario.

Ante esta situación, se imponía el establecimiento de medidas de ajuste para lograr el cumplimiento de los términos del decreto N° 3693, eliminando posiciones de ventaja, con lo que se conseguiría sanear el mercado, hacer necesarias reales inversiones y favorecer a la industria nacional.

La nueva reglamentación trata de subsanar los defectos del decreto anterior. Los industriales podrán seguir el antiguo régimen, puesto que no queda invalidado, si bien los cambios a los planes, aprobados con antelación al nuevo decreto, no podían ser autorizados sin acogerse a los términos del nuevo.

Como los vehículos de la categoría A, para transporte colectivo y de carga son los que gozan de menor recargo (20%), se ha efectuado una nueva clasificación, abriéndose una categoría G, para pick-ups y furgones, en la que excluyen a vehículos de transporte colectivo y de carga, que sean derivaciones de automóviles de pasajeros.

Con esta medida se dejan en la citada categoría A los vehículos que realmente responden a las características técni-

///...

...///

cas para el transporte de carga y colectivos, los que por su utilidad pública son objeto de un trato preferencial.

En las nuevas disposiciones se impone con toda efectividad un real "despiece" que es todo un estudio analítico de los items que integran el valor FOB de cada automotor, con la mención ordenada de los conjuntos que integran la máquina: motor, carrocería, chasis, encendido, etc., los valores consignados deberán incluir, cada uno, la parte proporcional de los gastos generales, gastos indirectos y beneficios, así como el costo del montaje primario, sumando en último término el montaje y terminación final, para obtener el valor FOB total del vehículo.

Adicionando a ellos los fletes marítimos hasta puerto argentino, resulta el valor CIF, valor éste sobre el que se calculan el contenido importado de los vehículos y los recargos que establece el decreto.

El valor FOB debe cumplir, además la condición de ser el valor de exportación a distribuidores, para países de libre disponibilidad.

El nuevo decreto también puntualiza las condiciones referentes a la efectiva inversión de capital por parte de las empresas que se acojan al nuevo régimen. Para gozar de sus beneficios es necesario que al 31 de Julio de 1961 el solicitante haya realizado ya inversiones de activo fijo que no sean menores de \$ 200 millones y para el caso que el valor absoluto no llegare a esa suma, las inversiones realizadas a la fecha mencionada deberán ser equivalentes al total previsto en los planes aprobados para el año 1960, más el 50%

///...

...///

de los importes correspondientes al plún de 1961, la acreditación de tales inversiones deberá solicitarse detallando el ritmo y volumen de las mismas en relación al tiempo.

En cuanto a la incorporación de partes de producción nacional en la fabricación de los vehículos, no será eximente la imposibilidad de ser provistas en su oportunidad por la industria local. En caso de que ello ocurriera, las empresas deben comprometerse a hacerse cargo de su fabricación en el país, si su adquisición en el extranjero supone un exceso de las importaciones admitidas.

A fin de dar estabilidad a la actividad industrial, no se considerará ningún cambio de planes aprobados hasta el 30 de Setiembre, durante un período de 8 meses posterior a esa fecha.

La reciente reglamentación también refuerza las restricciones a los excesos de importación. Tomando el ejemplo de un vehículo cualquiera, de la categoría B, supongamos, al que asignamos un valor CIF teórico de u\$s 1.000.-, mediante el decreto anterior, el fabricante podía importar hasta un 60% de este valor en la siguiente forma:

El 40% del valor CIF con el 40% de recargo	u\$s.	560.-
El 20% restante con el 200% de recargo	<u>u\$s.</u>	<u>600.-</u>
TOTAL	u\$s.	1.160.-

es decir que para importar por valor de u\$s.600.-, debería gastar u\$s. 1.160.-. El mismo ejemplo según los términos del decreto último:

///...

...///

El 40% del valor CIF con el 40% de recargo	u\$s.	560.-
El 5% con el 200% de recargo	u\$s.	150.-
El 15% restante con el 350% de recargo	<u>u\$s.</u>	<u>675.-</u>
	u\$s.	1.385.-

La diferencia entre ambos tratamientos es de u\$s. 225 por cada mil. Al mismo tiempo se ha disminuido el límite máximo anterior del 60% para el contenido, en valor de material importado.

El cumplimiento de las disposiciones recientemente dictadas será estrechamente controlado por las autoridades, mediante inspecciones y confrontaciones. La infracción a las mismas enfrenta al transgresor con la obligación de pagar los recargos ordinarios por las importaciones realizadas más allá de lo establecido.

De esta manera, las empresas que realmente fabrican automotores en el país contarán con costos relativamente bajos. En cambio los que tengan que recurrir a márgenes de importación por los que define el "plan tipo" contenido en el decreto, deberán sufrir la gravitación de recargos más elevados, colocándose en una difícil situación para sostener una eficaz competencia.

C A P I T U L O : I V

PROYECCIONES FUTURAS

PRIMERA PARTE

PLANES DE FABRICACION

La importancia de los planes aprobados hace necesaria una racionalización de los mismos, de cumplirse en su totalidad las intenciones formuladas hasta la fecha, ante la Secretaría de Industria y Minería, haría alcanzar el número de unidades a construirse a 992.000 en el término de cinco años (443.000 correspondiente a las categorías A y G, y 559.000 de vehículos pasajeros de las categorías B, C, D y E de acuerdo al detalle del cuadro siguiente).

De acuerdo a estos planes de producción, el problema que se presenta es, si el mercado puede absorber dichas unidades. Efectuando un estudio del mercado, tomando como punto de partida el patentamiento de cada año, agregando o deduciendo según el caso, la importación de vehículos, la producción nacional y las reincorporaciones y retiros, se obtiene considerando el período 1924-58 un promedio de absorción anual de 8.500 unidades.

Este resultado no tiene otro significado que un fin ilustrativo, ya que ese total de 35 años se halla fuertemente influido por los años carentes de importación o por las de muy reducida entrada, por las fuertes reincorporaciones de máquinas y por no haberse procedido al retiro de circulación de las unidades desgastadas.

Resultados mejores se obtienen al establecer la absorción media anual por períodos quinquenales, obteniéndose las siguientes cifras:

///...

...///

<u>PERIODO</u>	<u>ABSORCION MEDIA ANUAL</u>
1924-28	+ 36.703
1929-33	- 6.004
1934-38	+ 12.354
1939-43	+ 3.184
1944-48	- 3.288
1949-53	+ 4.965
1954-58	+ 11.716

El mercado argentino se caracteriza por una demanda intensa pudiéndosele calificar como de fácil penetración.

Para que la argentina reconquiste su posición mundial de 1920 respecto al número de vehículos en relación a cada 1.000 habitantes, será necesario que nuestro país aumente su existencia de unidades a 2.000.000. Este objetivo en un plazo extenso está dentro de las posibilidades del país para lograrlo.

Lo que será difícil de conseguir será la capacidad financiera del público usuario, es por ello necesario hallar su solución para que mediante una acorde política crediticia, pueda colocarse dicha producción.

Los planes para el año 1960 se han cumplido parcialmente, en un porcentaje que no llega al 55%, pues lo propuesto por los planes aprobados era de 56.044, habiéndose construido en las categorías B, C, D y E tan solo 30.335 unidades.

En los cinco primeros meses del corriente año la producción de automotores de pasajeros muestra un real incremento con respecto a igual período del año anterior. La cantidad de unidades producida llegó a 24.574 contra 4.320 en los primeros cinco meses de 1960.

El aumento relativo ha sido del orden del 468,8%, lo que indica que es dable esperar que los planes para el año en curso se cumplan más rigurosamente que el año pasado, si consideramos que en 1961, según los planes aprobados, debería producirse una cantidad de coches de pasajeros superior en un 71% a la de 1960.

La totalidad de los planes de fabricación de rurales, pickups, jeeps, furgones, chatitas y chasis para camiones y colectivos muestran las cifras siguientes:

<u>AÑOS DEL PLAN</u>				
1 ^a	2 ^a	3 ^a	4 ^a	5 ^a
96.195	75.292	79.560	88.985	93.210

Las informaciones oficiales dan cuenta que la producción alcanzada durante el 1º año de los planes, o sea 1960, fué de 59.003 unidades de todos tipos vehículos mencionados. Si la comparamos con los 96.195 prometidos, es dable observar que el

///...

...///

plan de 1960 se ha cumplido en un 61%.

La situación a juzgar por la actividad desarrollada durante los primeros cinco meses del año 1961, fué la siguiente: La producción en ese período ha sido de 23.576 unidades contra 22.773 en igual lapso de 1960.

La comparación de estas cifras de producción con las que definen la totalidad del plan para cada uno de los años, muestra que a Mayo de 1960 se había cumplido el 23% del plan de ese año. En la misma fecha de 1961, la industria había satisfecho el 31% de lo prometido para ese entonces, lo que denota que el ritmo del período anterior ha sido superado en el corriente año.

PRINCIPALES PLANES DE FABRICACION

APROBADOS POR LA SECRETARIA DE INDUSTRIA Y MINERIA

<u>EMPRESA Y MODELO</u>	<u>VEHICULOS DE PASAJEROS</u>				
	<u>AÑOS DEL PLAN</u>				
	1°	2°	3°	4°	5°
AUTOAR SA. N.S.U. Prinz	1.000	3.000	4.000	5.000	6.000
CISITALIA ARGENTINA SA. Turismo, Velox y Coupé	--	1.250 500	1.250 500	1.250 500	1.250 500
Cisitalia Week-end	--	750	750	750	750
CITROËN ARGENTINA	1.100	5.800	10.000	15.000	21.000
FEVRE Y BASSET LTDA. Valiant	--	--	11.900 7.400	11.000 6.500	11.000 6.500
Phymouth - Fury	--	--	3.000	3.000	3.000
Dodge Dart - Phoenix	--	--	1.500	1.500	1.500
FIAT SOMECA	4.660	12.000	11.200	16.020	20.820
Fiat 600	2.000	4.000	5.000	6.000	7.000
Fiat 1100	2.500	8.000	5.500	9.000	12.500
Fiat 2100	160	--	700	1.020	1.320
I.A.F.A. Peugeot 403	4.000	5.000	6.000	6.000	6.000
IND.AUTOMOTRIZ STA.FE Unión D.K.W. (4 puertas)	900	2.600 1.800	2.300 1.700	3.000 2.200	3.500 2.500
Unión D.K.W. (2 puertas)	--	800	600	800	1.000
ISARD ARGENTINA SA. Isard 400	1.750 750	5.250 1.500	7.000 2.000	7.500 2.000	8.000 2.000
Isard 700	1.000	3.750	5.000	5.500	6.000
LOS CEDROS SA. Heinkel	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000

///...

...///

CLASES B, C, D y E

VEHICULOS DE PASAJEROS

<u>EMPRESA Y MODELO</u>	<u>AÑOS DEL PLAN</u>				
	1°	2°	3°	4°	5°
METALMECANICA SA.					
De Carlo 600 y 700	5.000	5.000	7.000	8.500	10.000
SIAM DI TELLA SA.	4.400	12.000	8.000	9.000	11.000
IND. KAISER ARGENTINA SA.	22.234	29.050	41.950	48.350	48.650
Carabela	8.200	1.750	1.750	1.750	1.750
Bergantín	9.684	12.000	12.000	12.000	12.000
Renault Dauphine	4.350	15.000	15.000	15.000	15.000
Renault Florida	--	300	1.200	1.500	1.800
Rambler	--	--	12.000	18.100	18.100

A esta planificación debemos agregar las últimas aprobadas por la Secretaría de Industria y Minería y del Ministerio de Economía de la Nación.

Hacemos especial mención debido a la importancia de los mismos y por la seriedad de las fábricas en cuestión.

PLAN FORD-MOTOR

La importancia de estas inversiones, que demandará un lapso de ejecución de dos años se confirma con el volumen de inversiones a realizar que incluyendo lo ya invertido llegará a un total que no deberá ser menor a \$ 4.985.000.000.- divididos de la siguiente manera:

Inversión del 31-12-60	m\$n.	1.040 millones
Inversión del año 1961	m\$n.	550 millones
Inversión del año 1962	m\$n.	1.085 millones
Inversión del año 1963	m\$n.	1.485 millones
Inversión del año 1964	m\$n.	105 millones

///...

...///

Se ha buscado en esta radicación que sus importes no incidan desfavorablemente en la balanza de pago, pues se permite la importación de partes en porcentajes decrecientes que en 1964 no pueden superar el 10% del valor CIF del vehículo.

Los volúmenes alcanzarán en 1964 cantidades importantes justamente cuando la industria pueda ser calificada realmente de nacional.

Se prevee la siguiente producción de automóviles:

<u>1962</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>
9.000	20.300	4.050

y de camiones de todos los tipos

en <u>1961</u>	<u>1962</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>
650	14.000	18.000	20.000

Merece destacarse que se dá intervención a la comisión Asesora Honoraria de Automotores, creada recientemente por la Secretaría de Industria para la revisión de los valores CIF y de los despieces.

El despiece consiste en una lista de las partes que componen el vehículo, los que sumados deben dar el total del coche.

Ford Motors después de 47 años de vida empresaria en la Argentina comienza una nueva etapa de apoyo a nuestra incipiente industria automotriz.

GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.

El 18 de Octubre de 1961 el Ministerio de Economía y la

///...

...///

Secretaría de Industria y Minería aprobaron en forma conjunta la incorporación a la línea actual de producción, la fabricación de automóviles de pasajeros.

Esta inversión adicional asciende a cinco millones ochocientos mil dólares. El programa demandará una inversión total de diecinueve millones de dólares (u\$s. 19.000.000.-) de los cuales u\$s. 5.800.000.- corresponden a esta nueva inversión adicional y u\$s. 13.200.000.- a reinversión de rentas existentes en el país, propiedad de General Motors Corporation, beneficios o fondos disponibles de General Motors S.A. y dividendos devengados por la presente inversión.

El decreto N° 11.625 autoriza la inversión adicional de capital extranjero de u\$s. 5.800.000.- valor CIF en maquinarias, equipos herramientas y otras formas de inversión para la instalación de una planta destinada a la fabricación de automóviles de pasajeros.

Esta tendrá por objeto expandir el programa industrial, incorporando a su línea actual, la producción de automotores de pasajeros. De los u\$s. 13.200.000.- correspondientes a la reinversión de rentas existentes en el país, se aplicarán u\$s. 5.700.000.- a la introducción de herramientas y matrices importadas y u\$s. 7.500.000.- a instalaciones y activo fijo, mejoras de terrenos edificios y construcciones.

Estas maquinarias, equipos, herramientas y matrices a introducir al país como consecuencia de la autorización acordada, queda exenta del pago de recargos a la importación establecidos por decretos anteriores.

///...

...///

El detalle de los mismos debe ser aprobado por el Ministerio de Economía, previo dictamen de la Secretaría de Estado de Industria y Minería con anterioridad a su embarque.

En el transcurso del plan, la inversora podrá reemplazar los bienes de producción comprendidos en esta inversión, siempre que se sustituyan también como inversión, por otros bienes equivalentes de mayor eficiencia técnica y siempre que el cambio no implique un deterioro al plan de producción aprobado y a la continuidad de la gestión industrial. Esta sustitución también deberá ser autorizada previamente por el Ministerio de Economía.

Asimismo la inversora podrá facilitar máquinas, equipos y herramientas que integran la inversión para su utilización por la industria auxiliar proveedora, siempre que retenga el derecho de propiedad.

Los inversores pueden transferir por el mercado libre de cambios, las utilidades anuales realizadas y líquidas provenientes de tal inversión. El plan autorizado prevee una producción de 9.000. unidades para el año 1962 y 15.000. en 1963.

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

Por reciente decreto se aprobaron modificaciones al primitivo plan de producción de I.K.A.

Merece señalarse el mismo dado que es el más importante de los que se han estructurado por las empresas que fabrican automotores en el país.

Lo más significativo son los cambios de modelos a introducir en su plan de producción, no teniendo en cuanto a cifras mayores cambios.

///...

...///

Resulta interesante observar la evolución industrial de esta firma, que vá adecuándose a las mayores exigencias del mercado al encontrarse este más abastecido después de los años de demanda insatisfecha por la que atravesó el país.

Con respecto a inversiones adicionales a las ya efectuadas al 31-12-60 para la integración de su planta industrial, las mismas deberán ser no menores a las cantidades siguientes:

Año 1961	u\$s.	746.000.000
Año 1962	u\$s.	699.000.000
Año 1963	u\$s.	343.000.000

Estas cantidades son inferiores a las del programa de inversiones de Ford, pero se observará que prácticamente Kaiser está terminando la integración de su planta industrial en la que ya existen toda una línea de forja y prensas de estampado de carrocerías que requieren inversiones importantes, mientras que otras empresas se encuentran en un proceso inicial de desarrollo.

I.A.F.A. Industrias Argentinas Fabricantes Automotores S.A.

Luego de las tres fábricas ya nombradas, podemos mencionar a I.A.F.A. como la que va adquiriendo importancia por sus planes de producción. Inició sus actividades en nuestro país, bajo Licencia de Peugeot S.A. de Francia, como resultado del decreto N° 3693/59 de fomento a la industria automotriz, siendo por consiguiente 1960 el año de iniciación de su desenvolvimiento.

///...

...///

Resulta interesante destacar su esfuerzo por adecuar sus instalaciones a una capacidad de producir vehículos dentro del programa de progresiva nacionalización que al respecto exigen las disposiciones vigentes.

La planta industrial de I.A.F.A. se está erigiendo a la altura del kilómetro 37,5 de la ruta 2 a Mar del Plata y comprende diversas etapas:

- 1ro. Carrozado con la línea de soldadura, fosfatización y montaje.
- 2do. Sector de fabricación de partes mecánicas.
- 3ro. Fundición de aluminio.
- 4to. Tratamientos técnicos de metales.

Estos sectores principales contarán además con la instalación de servicios complementarios imprescindibles, como los depósitos, talleres y garajes de mantenimiento, administración, usina, comedor y cocina y planta de tratamiento de líquidos residuales.

En estos momentos prácticamente se ha concluido la primera etapa. Las obras civiles han sido construidas con estructuras metálicas y abarcan una superficie de 26.500 metros cuadrados, en tanto las instalaciones de fosfatización y pintura ya efectuadas, constituyen una de las más importantes de Latinoamérica.

La segunda etapa, correspondiente al sector de producción de partes mecánicas, está en construcción y abarcará una superficie cubierta de 30.700 metros cuadrados, encontrándose igualmente en plena realización los edificios destinados a la administración, comedor y las usinas.

///...

...///

En cuanto a las construcciones previstas para la tercera etapa, ya se han iniciado las tareas de los cimientos respectivos.

Con referencia a las inversiones, en la resolución que las aprueba se establece el monto total a invertir, que deberá no ser menor a la suma de m\$. 1.182.000.000.-, dividido de la siguiente manera:

Invertido al 31-12-60	\$	79.595.000.-
Invertido al 31-12-61	\$	707.405.000.-
Invertido al 31-12-62	\$	271.000.000.-
Invertido al 31-12-63	\$	121.470.000.-
Invertido al 31-12-64	\$	2.530.000.-

En cuanto al plan de fabricación aprobado, se consigna a continuación los volúmenes de unidades que se producirán en el año 1962 y los subsiguientes:

	<u>1962</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>
Peugeot 403	7.000	8.500	11.000
Peugeot 404	2.300	2.500	4.500
Rural		2.000	3.000

FIAT SOMECA CONSTRUCCIONES CORDOBA CONCORD S.A.I.C.

Esta firma inició sus actividades a fin de fabricar tractores, indispensable instrumento de trabajo dado nuestra posición de país con base agrícola.

Ampliadas sus actividades industriales a la fabricación de automotores queda también incorporado al régimen del decreto N° 3693/59.

El gobierno en una resolución reciente del Ministerio de Economía y la Secretaria de Industria y Comercio acepta la solicitud de la firma sobre la modificación de los planes de producción aprobados con anterioridad, dado su responsabilidad y el ritmo y monto de las inversiones efectuadas y a realizarse se encuentran en una proporción razonable con los volúmenes de producción.

Se declara por la resolución mencionada aceptable el acogimiento de Fiat al decreto N° 6567/61 a partir del 1° de Enero de 1961; aprueba la modificación del plan de producción de automotores aceptado con anterioridad y establece los volúmenes de unidades para 1961, 1962, 1963 y 1964 de acuerdo al siguiente detalle:

	<u>1961</u>	<u>1962</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>
Fiat 600	4.700	7.000	10.000	12.500
Fiat 1100	7.100	7.000	10.000	12.500

Se aprueban provisionalmente los valores CIF para estos vehículos, los que quedan clasificados en la categoría C.

Los "despieces" de dichos vehículos quedan también aproba-

///...

...///

dos provisionalmente.

Sus valores CIP serán considerados por la Secretaría de Industria y Minería una vez que la Comisión Asesora Honoraria se haya expedido al respecto.

La inversión para la integración de la planta industrial propuesta por FIAT para su plan anterior y su modificación presente, deberá ser no menor de 1.620 millones desglosados de la siguiente manera:

Invertidos hasta el 31-12-1960	305 millones
Invertidos hasta el 31-12-1961	160 millones
Invertidos hasta el 31-12-1962	243 millones
Invertidos hasta el 31-12-1963	424 millones
Invertidos hasta el 31-12-1964	485 millones

PRODUCCION PROGRAMADA

DE CAMIONES O AUTOMOTORES PARA TRANSPORTE DE CARGA

1960	61.546
1961	60.646
1962	68.460
1963	78.485
1964	83.410

Nuestras estadísticas, a pesar de haber mejorado mucho en los últimos tiempos, no son todavía muy detalladas y llegan al conocimiento público con cierto atraso.

La responsabilidad por este atraso corresponde, tanto a las entidades oficiales como a los mismos empresarios que no siempre muestran diligencia en el suministro de datos solicitados.

El desarrollo industrial del país, que en los últimos años hizo grandes progresos, obliga a los empresarios, que desean ampliar sus negocios o emprender nuevos, a efectuar estudios del mercado para no arriesgar sus esfuerzos.

La industria automotriz, dinámica por excelencia, necesita conocer con exactitud y rapidez, las cifras de producción de automotores.

Estimamos que la industria nacional produjo en los primeros nueve meses del año unas 100.000 unidades y que la probable producción del año, a seguir con el mismo ritmo, superará de los 120.000 automotores.

A fin de proceder a efectuar una cita sobre la marcha de la producción actual, se detallará las cifras de la misma hasta la fecha.

En el cuadro se dan las producciones totales acumulados del corriente año al 31 de Agosto, las del mes de Setiembre y las acumuladas al 30 de Setiembre.

En los datos parciales correspondientes a los modelos, además, de los datos de producción del modelo, se cita el precio de venta al público sin incluir los equipos adicionales, fletes e impuestos.

ESTADISTICA DE PRODUCCION DE AUTOMOTORES

<u>Marca y Modelo</u>	<u>Precio</u> \$	<u>Producción</u> al 31/8	<u>Producción</u> Setiembre	<u>Producción</u> al 30/9
AUTOAR AUTOMOTORES				
ARGENTINOS S.A.		1.502	216	1.718
Chasis con cabina Autoar	350.000	144	16	160
NSU Prinz	247.500	1.358	200	1.558
CITROEN ARGENTINA S.A.				
Citroen 2 CV coche AZL .	255.000	1.622	461	2.083
Citroen 2 CV furgoneta .	255.000	499	77	576
D.I.H.F.I.A				
Graciela Sedan	260.000	184	36	220
Rastrojero Diesel	305.000	2.053	283	2.336
FEVRE & BASSET LTDA. S.A.				
D-100	476.000	1.552	278	1.830
D-400	555.900	2.309	528	2.837
FIAT SOMECA CONCORD S.A.				
Fiat 600	250.500	2.549	557	3.106
Fiat 1100	358.000	4.314	596	4.910
Fiat 2100		119	18	137
FORD MOTOR ARGENTINA S.A.				
F-100	435.300	5.585	387	5.972
F-350	483.800	459	129	588
F-500	521.200	241	201	442
F-600	573.200	3.013	772	3.785

///...

...///

<u>Marca y Modelo</u>	<u>Precio</u> \$	<u>Producción</u> al 31/8	<u>Producción</u> Setiembre	<u>Producción</u> al 30/9
GENERAL MOTORS				
ARGENTINA S.A.		8.819	1.630	10.449
Chevrolet pick-up 3 vel.	476.530	5.666	826	6.492
Chevrolet pick-up 4 vel.	490.310	212	75	287
Camión Bedford Diesel ..	712.000	1.937	404	2.341
Camión Bedford a nafta .	566.500	542	44	586
Colectivo Bedford Diesel	617.200	599	144	743
INDUSTRIA KAISER				
ARGENTINA S.A.		27.477	4.271	31.748
Automóviles		16.382	2.696	19.078
Kaiser Carabela	508.600	1.671	234	1.905
Kaiser Bergantín	376.300	3.644	556	4.200
Renault Dauphine	292.000	11.067	1.906	12.973
Utilitarios livianos		11.095	1.575	12.670
Pick-up Jeep	249.400	2.507	387	2.894
Jeep	235.900	2.478	251	2.729
Rural "Estancieros"	365.400	3.961	519	4.480
Furgón Willys Utilitario	336.000	563	113	676
Camión "Baqueano" 1 t. .	332.300	1.586	177	1.763
Camión "Baqueano 500" ..	331.500	--	128	128
ISARD ARGENTINA S.A.				
Isard 300		409	--	409
Isard 400	189.500	352	117	469
Isard Royal 700	279.500	1.210	521	1.731
MERCEDES-BENZ ARG. S.A..				
Chasis L 312, 4,20 m. ..	790.000	313	35	348
Chasis L 312, 4,20' m.				
con cabina	835.000	1.399	53	1.452
Chasis L 312, 4,83 m. ..	815.000	527	57	584
Chasis L 312, 4,83 m				
con cabina	860.000	142	--	142

///...

...///

<u>Marca y Modelo</u>	<u>Precio</u>	<u>Producción</u>	<u>Producción</u>	<u>Producción</u>
	\$	al 31/8	Setiembre	al 30/9
METALMECANICA S.A.		2.964	462	3.426
De Carlo 700	278.000	2.964	462	3.426
SIAM DI TELLA AUTOMOTORES S.A.		7.189	2.046	9.235
Di Tella 1500	418.000	6.127	1.464	7.591
Pick-up Argenta	328.000	1.062	582	1.644

C A P I T U L O : I V

PROYECCIONES FUTURAS

SEGUNDA PARTE

ZONA LATINO-AMERICANA DE COMERCIO

Fuera del ámbito nacional, un nuevo mercado potencial se presenta a la industria automotriz y sus accesorios de resultas de la firma del Tratado de Montevideo. Mediante el cual, sus signatarios crearon la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, estableciendo el compromiso de eliminar gradualmente los gravámenes y las restricciones de todo orden sobre la importación de productos originarios del territorio de cualquiera de los países que integran la zona geográfica abarcada por la institución.

Según los términos de dicho tratado, durante un período no superior a 12 años, las naciones de la zona se han comprometido a perfeccionar los medios que se han de movilizar para incrementar el fluir y refluir de sus productos, con negociaciones periódicas encaminadas a elaborar dos listas: una nacional, con las reducciones anuales de gravámenes y demás retribuciones y otra común, con la relación de las mercaderías cuyos aranceles y recargos de efectos equivalentes se eliminarán por decisión colectiva.

Las listas ahora presentadas tienen un carácter provisional y tendrán que ser objeto de un análisis exhaustivo para su definitiva aceptación.

Como éstas corresponden a las primeras negociaciones, la fecha en que entrarán en vigencia está todavía pendiente del acuerdo que a su respecto se logre, acuerdo que se ha superado al principio de la reciprocidad, consistente en la fijación de un tratamiento no menos favorable que el existente en la actualidad.

Los países miembros de la institución creada en Montevideo se han comprometido a armonizar sus regímenes de impor-

///....

...///

tación y exportación, y la política aplicada por ellos para los capitales, bienes y servicios provenientes de áreas distintas, llevando así adelante el propósito común de facilitar la creciente integración y complementación de sus economías, preferentemente en el campo de la producción industrial; objeto éste indispensable para que el programa de liberación del intercambio suscite una efectiva ampliación en las actuales dimensiones de los mercados nacionales de América Latina.

Se estima que para principios de 1962 ya estará en marcha el mecanismo para promover la economía de los países miembros, sistema similar al que actualmente hacen otras naciones del mundo a través del Mercado Común Europeo y la Asociación Europea de Libre comercio.

Será sin duda un trabajo arduo y un complejo de discriminaciones, ya que son muchas las especificaciones sobre las cuales habrá que llegar a un acuerdo.

Esta convención traerá beneficios inmediatos para la economía de los países adheridos, al par que cimentará las relaciones y la amistad entre naciones de un mismo origen histórico.

Hasta la fecha hay 1.700 pedidos de desgravación para productos de la Zona de Libre Comercio de las cuales entre las principales se encuentran el rubro vehículos y máquinas eléctricas con 140 solicitudes.

La más importante es la que se refiere a la posible exportación de tractores agrícolas, rubro en que se ha llegado a la diversidad, volumen de producción y adelanto tecnológico suficiente para poder estar en situaciones de franca competencia con otras industrias extranjeras y especialmente por

///...

...///

no poseer los firmantes del Tratado aludido con suficientes unidades para satisfacer sus propios mercados.

Por lo tanto es necesario el estudio de las situaciones que pueden presentarse, como asimismo con la posible competencia en nuestro mercado de los productos que se fabrican en los países adheridos.

De los mismos y con relación al tema que nos ocupa, se encuentra Brasil en una posición de avanzada y de privilegio.

El apreciable ritmo de crecimiento de la industria automovilística del Brasil (60.000 vehículos de distinto tipo, producidos en los primeros cinco meses de 1961 frente a 45.000 en igual período del año anterior) y su considerable aporte al desenvolvimiento industrial general del país, fué influenciado por el hecho de que desde hace varios años cuenta con un plan orgánico en la materia y las disposiciones legales vigentes tienen coherencia y continuidad, lo que ha permitido gradualmente el surgimiento de una industria cada día con un mayor índice de nacionalización.

Se ha declarado a la automovilística como "industria básica". Todos los proyectos hasta hoy aprobados por el gobierno, fueron rigurosamente dentro de la legislación en cuestión, y ese hecho ligado a la verificación del número de proyectos y de la importancia de los mismos, aisladamente o en conjunto, demuestra acabadamente el acierto con que su cuerpo legal fué establecido. El mismo ha ido funcionando con muy pocas modificaciones de detalle.

El Decreto básico inicial del año 1956 instituyó el G.E.I.A. (Grupo Ejecutivo de la Industria Automotriz) que depende di-

///...

...///

rectamente de la Presidencia. A este organismo le compete la confección del Plán Nacional para la industria automotriz.

Asistido por consejos técnicos estudia y aprueba los planes de fabricación en todos los aspectos. Son meritorios sus exhaustivos estudios de mercado sobre las necesidades automovilísticas Brasileñas.

Es, por lo tanto, muy importante tener en cuenta esta pujante industria en las consecuencias del posible intercambio comercial originado por la firma del tratado de Montevideo.

Asimismo su perfección y competencia quedó demostrada recientemente al adquirir la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires de una importante partida de omnibus carrozados para adjudicarlos al servicio público de pasajeros.

Lo más conveniente entonces sería que Argentina y Brasil se pusieran de acuerdo para la complementación de sus propias industrias.

La posibilidad y trascendencia que brinda la Zona de Libre Comercio, puede fácilmente desprenderse al enunciar las siguientes cifras.

Comprende 8 países con una superficie de 17.000.000 de Km²cuadrados y una población actual estimada de 150.000.000 de habitantes. A ello debe agregarse el pujante crecimiento demográfico que caracterizan a estas naciones, como así también la oportunidad que se brinda a los demás países del Continente para que presten su adhesión.

Por lo tanto resulta imprevisible poder justipreciar las amplias posibilidades que se abren a las industrias locales, especialmente la automotriz.

C A P I T U L O : V

FINANCIACION

PRIMERA PARTE

FINANCIACION A LA FABRICACION

La formación del capital en la industria automotriz nacional ha sido realizado en las formas tradicionalmente conocidas, como en toda industria incipiente.

Ya sea como inversión directa de las empresas o en forma de préstamos y subvenciones internacionales. Examinando las cifras de inversión privada norteamericana en el extranjero en los años 1947 a 1949 notamos que el 92% de las mismas tomó la forma de inversión directa por las empresas.

(El 90% de esta inversión se destinó a la producción de petróleo). Es decir que el aflujo del capital fué hacia las industrias extractivas. Es recientemente que tal elevado porcentaje va disminuyendo dado que frente a la pérdida constante de sus mercados, como el caso de nuestro país que debido a balanzas de pagos constantemente deficitaria, implantó severas medidas de restricciones de importaciones, que decidieron efectuar inversiones directas.

Estos reales aportes incrementan la demanda de trabajo y de otros recursos locales, con una adecuada legislación se puede lograr la reinversión de sus ganancias y una gran cantidad de otros factores.

Estas inversiones directas deber ser complementadas y aún independientemente con una cuantía considerable de asistencia técnica a fin de adaptarlas y emplearlas a nuestras propias necesidades y condiciones.

Después de la 2da. guerra mundial, tomó incremento la inversión gubernamental financiada por préstamos extranjeros, sobre todo en industrias primarias, con referencia a la automotriz, primaron los préstamos extranjeros, canalizados a través de sus órganos internacionales y dirigidos a entidades privadas.

De ese constante aflujo de créditos exteriores, una cifra significativa, tuvo como destinatario la industria automotriz nacional.

Por intermedio de los órganos internacionales de crédito actuales casi la mayoría de los fabricantes han obtenido préstamos especiales para la importación de bienes de capital. Son ellos: El Banco de Importación y Exportación y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, y recientemente el Banco Interamericano de Desarrollo.

BANCO DE IMPORTACION Y EXPORTACION DE WASHINGTON

Este Banco fué una de las primeras instituciones cuasi-bancarias formado con fondos públicos para financiar el comercio a plazo intermedio. Los Bancos privados apenas se habían ocupado de ese campo. La mayor parte de sus operaciones financieras han sido a corto plazo. Creado en 1934 este Banco inició lentamente sus operaciones.

El objeto y propósito declarado consiste en ayudar al financiamiento y facilitar las exportaciones y el intercambio de mercaderías entre los EE.UU. y otras naciones, o los organismos súbditos de las mismas.

El verdadero propósito a largo plazo del Banco era el de proporcionar un sustituto de la inversión privada de cartera, y más tarde dar un estímulo a esa misma inversión.

Parte de los primeros productos que se beneficiaron de esta institución fueron los agrícolas. Se concedieron algunos créditos para financiar la exportación de bienes duraderos, para los que se necesita un crédito intermedio de más de un año. En algunos casos se concedían créditos a las em-

///...

...///

presas que se encontraban con dificultades para cobrar sus ventas, debido al control de cambios.

Desde su creación el Banco de Exportación e Importación ha crecido tanto en volumen como en el campo de sus actividades. Tiene poder actualmente para utilizar su capacidad de préstamo "sin limitación, en cuanto al monto total de obligaciones correspondientes a cualquier prestatario, endosador, aceptante, deudor o fiador". Además, tiene poder para hacer casi cualquier clase de préstamo a casi cualquier prestatario, con tal que la transacción se relacione con el comercio exterior de los EE.UU.

Durante la existencia del Banco, han aumentado considerablemente los préstamos a los gobiernos extranjeros para el desarrollo industrial. Asimismo muchos de los préstamos de post-guerra se han hecho a empresas privadas extranjeras sin garantía gubernamental.

La fuente última de la capacidad de préstamo del Banco, es la inversión del público norteamericano en títulos gubernamentales y los pagos de dividendos sobre el capital social van al poseedor único de las acciones, la Tesorería de los EE.UU.- En otras palabras, el Banco de Exportación e Importación compra en realidad, las obligaciones de sus prestatarios (pagarés de empresas extranjeras o norteamericanas o de gobiernos extranjeros); luego vende sus propias obligaciones a la Tesorería y ésta a su vez vende títulos al público americano. De esta manera el inversionista privado proporciona los fondos, pero lo hace comprando títulos gubernamentales norteamericanos, y por lo tanto, no participa directamente en los riesgos de las operaciones extranjeras del Ban-

///...

...///

co de Exportación e Importación. Este riesgo es absorbido por la Tesorería, la cual emite sus propios bonos sobre los bonos del Banco. Estos últimos, a su vez son emitidos contra las obligaciones directas del prestatario, las que pueden estar respaldadas además por la garantía de su propio gobierno o Banco central.

BANCO INTERNACIONAL DE RECONSTRUCCION Y FOMENTO

Debemos hacer una referencia al Banco Internacional dado que nuestro país, como miembro del Fondo Monetario Internacional, se encuentra adherido a este enorme engranaje financiero mundial. Su inicial objetivo es de restablecer las economías destruidas o quebrantadas por la guerra, la reconversión de los elementos productivos para las necesidades de la paz y en general la consecución de una transición suave de una economía de guerra a una economía de paz.

No es en forma directa, sino indirecta en que la industria automotriz puede beneficiarse ampliamente de los préstamos del Banco Internacional. Los objetivos del Banco Internacional se relacionan directamente con el desarrollo económico de períodos largos de los países jóvenes en vías de industrialización y con la modernización del equipo de los países más viejos, en competencia con las poderosas economías industriales del Hemisferio Occidental.

El progreso del país se encuentra íntimamente ligado a la construcción de una extensa red caminera y sin ésta no puede llevarse adelante una industria automotriz próspera.

Carecemos actualmente de buenos caminos. El Banco Mundial consideró favorablemente en fecha cercana, el primer préstamo a nuestro país para la construcción de caminos. En reali-

///...

...///

dad, no ha sido excesivamente generoso por cuanto es la primera operación desde el ingreso a ese organismo, pero es signo de que dicha fuente otorgará ayuda amplia en los próximos años para ayudar al esfuerzo nacional en la construcción de más y mejores caminos.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Banco Interamericano de Desarrollo, vino a llenar un claro dentro de las instituciones mundiales de crédito de fomento.

La creación del Fondo Monetario Internacional y del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento realizado en Bretton Woods en 1944, y en su posterior iniciación de actividades, pospuso la idea de creación de un Banco Interamericano hasta la reunión de Bogotá en el año 1948. Después de un corto plazo de actuación de aquellos, se vió que resultaban insuficientes para resolver los problemas estructurales de la América Latina.

América Latina necesitaba un Banco propio, en el sentido de su construcción y finalidad, y no podía resolver sus problemas con instituciones financieras y de fomento que tenían una dimensión mundial.

En la actualidad ya comenzamos a notar sus efectos. A poco de iniciada sus actividades, ya la industria automotriz recibe su ayuda. Para darnos una idea de la misma, podemos nombrar el último préstamo acordado de 700.000 dólares a una firma nacional para la ampliación de sus actividades.

Del mismo puede hacerse destacar sus principales características. El mismo cubre el 42% del costo del proyecto de

///...

...///

inversión, se otorga a un plazo de 12 años y devengará el 5 $\frac{3}{4}$ % de interés anual, inclusive la comisión del uno por ciento destinado a la reserva del Banco.

Se amortizará en veinte cuotas iguales, semestrales, comenzando treinta meses después de la firma del contrato de préstamo. El préstamo será garantizado por el Banco de la Provincia de Santa Fe.

Como vemos la financiación de la fabricación automotriz, ya sea desde su origen o en su posterior expansión, ha sido financiado por estos órganos internacionales de crédito. Pero no debemos olvidar que el empuje inicial y el apoyo que brinda uno de los pilares del crédito nacional: El Banco Industrial de la Nación que desde su ampliación de su campo de acción por decreto 9757 del año 1945, se ha convertido en el principal propulsor del mejor desenvolvimiento de las industrias consideradas fundamentales para el desarrollo económico del país.

Le corresponde por su carta orgánica promover el equipamiento y la modernización de la industria del país, mediante el estímulo y utilización del ahorro Nacional y Extranjero.

Los préstamos especiales destinados a financiar la Importación de Bienes de Capital dentro de la línea de crédito del Eximbank, cuentan con el aval del Banco Industrial de la República Argentina. Por lo tanto las empresas solicitantes deben desarrollar un temario previo ante dicho Banco.

La documentación a presentar comprende:

1º) Antecedentes de la empresa (naturaleza, ramo industrial, fecha de iniciación de las actividades, componentes, dirección administrativa y técnica, etc.) acompañando balances de los dos últimos ejercicios.

2º) Objetivos generales y breve descripción del programa de equipamiento o reequipamiento que motiva la solicitud, incluyendo una reseña del estudio técnico-económico que se haya efectuado acerca de las perspectivas de la industria, programa de producción y rentabilidad prevista.

3º) Importe en dólares del préstamo que se solicita, descripción de las máquinas y equipos a adquirir y, en su caso de la asistencia técnica a contratar para la instalación y puesta en marcha de los mismos. Indicar proveedores y demás firmas consultadas al respecto, consignando precio y condiciones estipuladas en cada caso, así como las razones que determinaran la elección. Las financiaciones del Banco alcanzarán al 100% del valor FOB de los bienes a importar o del importe relativo a la asistencia técnica contratada.

En ambos casos dichos valores deberán ser correctos a juicio del Banco. Los equipos deberán ser nuevos, y al igual que la asistencia técnica, de origen estado-unidense. A fin

///...

...///

de facilitar el análisis del pedido, las empresas interesadas deberán presentar, en lo posible dos o más cotizaciones acompañando las respectivas facturas pro-forma o presupuestos, indicando las razones cuando se adjunta una sola cotización.

4°) Incidencia que tendrá la incorporación de tales bienes en los objetivos industriales de la empresa y su repercusión en el balance de pagos del país (ya sea produciendo o ahorrando divisas convertibles) o en el desarrollo económico del mismo, en razón de la especial importancia que revisan las actividades industriales de la empresa solicitante.

En el primer supuesto deberán estimarse, en dólares, la producción o ahorro de divisas convertibles a obtenerse en un período determinado, ponderado, a tal fin, las inversiones en divisas que deben realizarse por materias primas u otros conceptos. En caso de que el programa se desarrolle en etapas progresivas, se especificará el volumen de dicha producción o ahorro de divisas a través de cada una de ellas.

El estudio a efectuar con respecto a la producción o ahorro de divisas convertibles deberá ser exhaustivo, indicándose los elementos de juicio considerados a tal efecto.

En todos los casos se indicará el período que demandará la puesta en marcha de la industria o de la ampliación fabril proyectada.

5°) Indicar si además de la importación de los bienes cuya financiación se hará con el crédito solicitado, deben realizarse otras inversiones complementarias. En tal caso, se consignará la naturaleza y valor de las mismas.

///...

...///

6°) Describir el plan financiero integral, incluyendo:

- A) Inversiones y gastos complementarios que deben realizarse para concretar el programa industrial proyectado (ejecución de obras civiles, incorporación de maquinarias, trabajos de instalación, etc.)
- B) Evolución inicial o complementaria y otras necesidades derivadas de la puesta en marcha de la industria o su ampliación.
- C) Recargos de importación relativos a la maquinaria y equipos a adquirir en el exterior.

Dicho plan financiero deberá determinar el origen de los recursos necesarios para atender la totalidad de las erogaciones previstas.

7°) Determinar, en los casos de reequipamiento el destino a dar a los bienes a reemplazar.

8°) Mencionar, en el caso de que la empresa solicitante haya obtenido otros créditos del exterior vinculados con el mismo programa industrial que motiva su presentación, lo siguiente:

- A) Entidad extranjera que otorgó la financiación;
- B) Importe del préstamo y fecha de efectivización del mismo;
- C) Garantía que respalda la operación;
- D) Tasa de interés y forma de reintegro del préstamo.

Debemos destacar la importante gravitación en el futuro

///...

...///

industrial del Banco Industrial Argentino al canalizar los recursos obtenidos como mencionamos precedentemente, con destino al reequipamiento de las empresas orientadas hacia las actividades de primera prioridad.

Merece destacarse el apoyo brindado a la mediana y pequeña industria para las cuales ha obtenido del Eximbank recientemente un crédito de veinte millones de dólares.

La mayoría de las industrias subsidiarias a la automotriz, es decir fábricas de repuestos y accesorios, han sido favorecidas con este nuevo aporte financiero.

C A P I T U L O : V

FINANCIACION

SEGUNDA PARTE

FINANCIACION DE LA COMERCIALIZACION

La financiación a la comercialización de la Industria automotriz ha sido encarada bajo dos aspectos: con crédito bancario y crédito privado.

El crédito bancario ha sido utilizado bajo diversas formas y dirigido a distintos sectores de la población, pero adoleció de criterio uniforme. Variaba éste de acuerdo al concepto de las autoridades que dirigían la política económica nacional.

Es así que en un primer momento obtuvieron financiación para la compra de automotores, los profesionales médicos y viajantes de comercio, crédito que cubría el 50% del valor del vehículo hasta un importe máximo de \$ 150.000.- a dos años de plazo con amortizaciones trimestrales. Estos eran otorgados por el Banco de la Nación, Provincia de Buenos Aires y Municipalidad de Buenos Aires.

Fueron numerosas las solicitudes otorgadas favorablemente en el primer momento, en la actualidad han sido restringidas al máximo.

Comenzada la etapa de favorecer el agro y todo lo relacionado con él, créditos bancarios de los Bancos oficiales se orientaron de inmediato a posibilitar la compra de tractores agrícolas, el que continúa hasta la fecha. El importe financiado por resolución del Banco de la Nación, alcanza al 80% del importe total.

Los camiones de todo tipo y vehículos de transporte colectivo de pasajeros, son objeto asimismo de crédito bancario, en similares condiciones de otorgamiento, que los anteriores.

///...

...///

Ante gestiones de la municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, el Banco de la Nación Argentina otorga hasta el 31 de Noviembre del corriente año, créditos con un plazo de dos años de financiación, de hasta el 50% del importe total de la compra de vehículos que sean destinados al servicio público de táxímetros en esta ciudad, se atenderían favorablemente hasta las primeras 3.000 unidades.

Diversos factores (plazo perentorio que imposibilitó la oferta de todas las actuales fábricas, crédito insuficiente que exigía un desembolso inicial desproporcionado) influyeron en que hasta la fecha según información suministrada por el propio Banco las solicitudes resueltas alcanzan solamente a 289 por un importe de \$ 51.656.750.- quedando pendiente de resolución 647 por \$ 118.249.830.-

Frente a tan escasas financiaciones bancarias, el mercado automotor ante la continua escasez de dinero, tuvo que recurrir a fuentes privadas de crédito. Es así que en los últimos años se ha visto incrementado en forma constante la constitución de empresas financiadoras de ventas de automotores.

Por lógica, los intereses cobrados por las mismas llegan a topes que podríamos llamar ya de tipo usurario, sus causas podemos ubicarlas en la urgente necesidad, por un lado, de la provisión de unidades y por otro la sensible y cada vez mayor asfixia financiera por la que atraviesa el país todo.

Esto ha hecho que el público comprador aceptase estos niveles desusados hasta hace poco tiempo.

La proliferación de estas financieras hizo que el Poder Ejecutivo Nacional dictase el decreto 6671/61 dedicado a so-

///...

...///

meter a estas instituciones bajo el control del Banco Central de la República. Su móvil es de asegurar la suficiente seriedad a los inversores y fiscalizar debidamente este tipo de operaciones.

Las grandes empresas automovilísticas ante el cariz cada vez más grave de la insuficiencia de dinero y previendo períodos agudos de competencia resolvieron crear paralelamente a sus actividades, empresas encargadas de tomar a su cargo la financiación de la venta de sus productos. Es así que han iniciado sus actividades importantes firmas que a la vez que facilitan la colocación de la producción, se han convertido en fuentes de inversión, ya sea para los capitales nacionales o extranjeros, o canalizando los ahorros del pequeño inversor.

La primera firma en actuar en el mercado fué Permanente S.A. dedicada a la financiación de la producción Kaiser. Con gran impulso ha iniciado asimismo sus actividades; patrocinada por The First National Bank of Boston, la llamada Corporación Boston que abarca su línea de créditos sobre la línea Ford Motors, General Motors y Fevre Basset Ltda.

Los trazos generales de estas firmas en cuanto a su forma operativa, son similares, conceden créditos sobre la venta de vehículos de automotores con garantía prendaria de hasta el 80% de su valor, con plazos que oscilan de 10 a 24 meses, con intereses que varían del 1 al 2% mensual.

Esta forma de financiación privada, es la que surge como la más importante y con mayores posibilidades en sus proyecciones futuras. Ante la creciente producción nacional, será

///...

...///

necesario, dada la actual situación de la plaza financiera, conceder más facilidades en esta última etapa de la comercialización de la producción de la Industria automotriz.

Desgraciadamente la misma se encarece, debido a los altos intereses a abonar, pero esto es ineludible, dado que es el precio que resulta de la continua desvalorización de nuestro signo monetario, que aunque no está reflejado en su relación con las monedas extranjeras, lo está frente a los precios del mercado interno.

Una realidad que puede llegar a concretarse en breve, es lo concerniente a la financiación al usuario por intermedio de Cooperativas. Está a resolución del Congreso de la Provincia de Buenos Aires la distribución de 2.000 tractores entre los productores agropecuarios que deseen tecnificar su producción, es con tal motivo que la Asociación de Cooperativas Agrarias integrada por 235 cooperativas con 121.000 socios, se pronunció apoyando tal iniciativa que prevee la venta de dichas unidades a los productores rurales, a través de dichas cooperativas con amortización sujeta al régimen de pago diferido: al 7% de interés y a un plazo de 3 a 5 años.

Sin duda tal medida vendrá a poner un instrumento de trabajo al servicio de la producción agropecuaria nacional, a bajo costo, pues los altos intereses que debe afrontar el usuario, encarece de tal manera el vehículo que hace prohibitiva su compra.

C A P I T U L O : V I

BASES PARA LA EFECTIVA RADICACION Y PROGRESO DE LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA ARGENTINA

En los países con mayor experiencia industrial, la fabricación de vehículos automotores, se hace según un sistema descentralizado, que comprende, por un lado, una planta central de armadura y fabricación de algunas partes, y por otro, numerosas plantas especializadas en la fabricación, por contrato, de alguna pieza para el montaje según diseños y especificaciones de la planta montadora central.

Además de las piezas necesarias para el mantenimiento corriente del parque, que se fabricaban en nuestro país con anterioridad, la producción de vehículos nuevos exige algunos otros elementos componentes de fundamental importancia.

Las inversiones para la fabricación de esos elementos deberían realizarse en la industria auxiliar, de modo que su realización fuera posible para los distintos programas, con la consecuente reducción de los costos de todos ellos.

Es dudoso que la industria auxiliar estuviera dispuesta a realizar tan elevadas inversiones, sin tener la seguridad de una demanda suficientemente amplia y estable para sus productos.

Como esa demanda es la suma de las necesidades de distintos fabricantes de vehículos, con programas independientes y realizados según ritmos no coincidentes, la tendencia será a que cada fabricante armador se haga cargo de sus problemas de fabricación auxiliar más allá de lo que sería económicamente conveniente, ampliando mucho las inversiones en equipos propios, pese a que éstos no podrán ser realizados sino en muy escasa medida.

Esta tendencia a exagerar la proporción de elementos de

///...

...///

fabricación propia es también consecuencia de la necesidad vital de disponer de los suministros de piezas complementarias en plazos ciertos y dentro de las especificaciones rigurosas que tienen los fabricantes.

Para obviar este inconveniente sería indispensable un programa de conjunto, destinado a poner en marcha, en forma simultánea o coordinada, los distintos proyectos de fabricación de vehículos para asegurar a la industria subsidiaria una base firme sobre la que se pudieran programar ampliaciones de sus actividades.

De tal manera que este sector podría hacerse cargo de una proporción más elevada de los elementos componentes para la industria automotriz. Una acción de conjunto de esta naturaleza facilitaría, además la consideración de ciertos aspectos de la política de industrialización en el sector automóvil, en que cabe la posibilidad de distintas soluciones.

Una breve referencia a la fabricación de tractores, debemos realizar, dado la gran importancia y desarrollo alcanzados, puesto que cubre la demanda del mercado, amplio por demás, debido a la base agrícola de nuestro país.

Esta industria conviene tenerla en estrecha relación con la de cosechadoras, motoniveladoras, camiones, utilizando en parte las mismas facilidades de producción y el mismo motor Diesel del tractor.

Se puede fabricar una serie de motores tipificados para distintas máquinas o para pequeños grupos electrógenos, que solo requieren pequeñas modificaciones de un caso a otro.

///...

...///

También pueden producirse repuestos y accesorios, lo que contribuiría a hacer más económica la producción del tractor.

Las actuales fábricas de tractores se encuentran en un avanzado grado de adelanto en lo que concierne a la escala y métodos de producción, a la participación de industrias auxiliares en el suministro de partes y a la proporción de partes importadas sobre el total, así como el programa de sustitución de ellas por las de fabricación nacional, alcanzando ya el 70% del valor del tractor de origen nacional.

Una vez determinada la importancia de la industria automotriz y el extraordinario desarrollo que puede y debe alcanzar su industria en un futuro cercano, es necesario delinear las bases esenciales para permitir su favorable evolución dentro del marco de la actual expansión nacional.

Todas sus facetas deben ser regimentadas coherentemente; debe existir una legislación uniforme que permita una verdadera capitalización del país.

Con la premisa que contar con una industria automotriz es indispensable, es decir, considerándola como industria básica nacional, su cuerpo legal ajeno a toda incertidumbre o interferencia política, debe encauzar el capital nacional o extranjero hacia su real objetivo: bases sólidas de una potente industria.

Desgraciadamente, hasta la fecha y amparándose en la legislación en vigor, un gran número de planes de fabricación se han aprobado, con estudios previos muy ligeros, que significan reales importaciones de vehículos y no lo que el país necesita: verdadera industrialización.

///...

...///

En efecto, nuestra balanza de pagos, ya abultadamente deficitaria, se ha visto agobiada con las últimas importaciones de las partes de vehículos autorizados, produciendo para las firmas distribuidoras abundantes beneficios que en definitiva son las que en último término figuran como "aportes de Capital" cuando en realidad son simplemente utilidades obtenidas en nuestro país por un tratamiento aduanero diferencial. De esta manera no nos hemos capitalizado. La industria automotriz quedó integrada con un mayor número de fábricas (o mejor dicho plantas de montaje) que en la actualidad, dado el déficit del mercado no han tenido problemas en la colocación de su producción, pero que en un futuro no lejano, podrían acarrear serias consecuencias a la economía nacional.

Sobrevivirán las industrias firmes bien arraigadas y mejor organizadas con industrias subsidiarias que provean de productos de calidad. No podrán continuar sus actividades firmas cuyas intenciones han sido únicamente de colocar en el mercado unidades totalmente importadas, ya que a medida que las reglamentaciones exijan mayor cantidad de piezas nacionales, no estarán en condiciones de proveerlas. Pero lamentablemente, el daño ya habrá sido hecho con el drenaje inútil de divisas y miles de automotores en el mercado sin garantía, ni respaldo industrial sólido y principalmente, pocas fábricas instaladas.

Otro factor esencial y que debe ser encarado con justo criterio, es el relacionado con la política crediticia a seguir por el gobierno nacional.

///...

...///

Lo que el país necesita en estos momentos debe partir del principio de que el crédito bancario constituye un verdadero servicio social y una de las herramientas más importantes del desarrollo nacional, por lo tanto debe dirigirse al fomento e impulso de las actividades económicas más convenientes desde el punto de vista general, con el fin de lograr un integral y equilibrado desarrollo nacional.

Para alcanzar tal fin se hace una programación de la política general del crédito, orientada hacia los sectores básicos de la economía e instrumentada en reglas que respondan a criterios de selección, localización geográfica y prioridades.

Es indispensable el establecimiento de líneas de créditos interno suficiente para la promoción de bienes de capital.

La ayuda exterior en la solución de los problemas económicos de nuestro país, es de suma importancia, pero tiene sus limitaciones por lo que no debemos únicamente depender de ella como si se tratase de la panacea para curar los males económicos por los que atravesamos.

La ayuda exterior es un importante elemento para nuestra rehabilitación económica, pero de poco ha de servir si no es complementada con nuestro propio esfuerzo en procura de la estabilidad financiera y del desarrollo económico.

Una de sus formas, la que se deriva de la instalación de industrias, como las de nuestro tema, tiene gran importancia porque da posibilidades de empleo, introduce nuevas técnicas que son asimiladas por otras empresas nacionales, obliga a mejorar la tecnología y reducir costos además de ofrecer bienes que ahorren divisas o pueden potencialmente llegar a

///...

...///

crear exportaciones. Pero cuando estos ahorros de divisas logrados son inferiores a los dividendos remesados al exterior, se crea de hecho una nueva presión en el balance de pagos.

Bien orientada la inversión no cae en este error. Las líneas de crédito a medio y largo plazo para la adquisición de bienes de capital, tienen un efecto muy importante para la instalación de nuevas industrias, así como también para el reequipamiento de las existentes.

Pero necesariamente estas compras reclaman luego el pago de intereses y la amortización de cuotas que se acumulan a través de los años.

Estos tipos de ayuda tienen una gran importancia para poner en marcha el sistema económico así como también para acelerar el proceso de desarrollo y suavizar el grado de sacrificio necesario para aumentar la capitalización del país.

Complementaria con la ayuda económica debemos contar con otra no menos importante: la ayuda técnica. De este tipo de ayuda podemos usar sin peligro y sería recomendable, que las autoridades hicieran hincapié en este tipo de asistencia, pues resultaría a la larga, la más efectiva y de mayor provecho. Una vez puesta en marcha la industria automotriz, se presenta el problema de la colocación total de su producción.

Hemos visto que mercado amplio existe, pueden colocarse cantidades de unidades muy superiores a los planes de fabricación autorizados, pues hasta la fecha las unidades que se producen se incorporan al parque automotor nacional, sin reemplazar a unidades antiguas.

///...

...///

Cuando se inicie esta etapa, la demanda acrecerá considerablemente. Pero para que tal hecho ocurra, deben cambiar las condiciones actuales de la plaza.

A los elevados precios de los vehículos debemos cargar aún los altos intereses de su financiación que hace su adquisición difícil para los compradores de menor poder adquisitivo.

Es de suma urgencia efectuar los estudios correspondientes para conocer las causas por las que se encarecen los vehículos. Se desconoce en general cuales son las que determinan los altos precios de venta de los automotores de fabricación nacional.

Además del anteriormente citado correspondiente a los altos intereses en casos de ventas a plazo, se los atribuye en primer término a desmedidas ganancias de fabricantes y concesionarios. Podrá haber existido tal motivo en un primer momento, pero no es menos importante y quizás en mucho mayor incidencia el enorme porcentaje de impuestos en el orden nacional, provincial y municipal.

En lugar de considerar una paulatina desgravación impositiva, ésta ha ido en aumento como el creado por la sanción de la ordenanza Impositiva y de Recursos para el año 1961 de la Capital Federal, el que sorprendió al sector económico del automóvil con un aumento extraordinario.

Triplicación de las tasas del impuesto municipal a las actividades lucrativas. Es de igual magnitud las cargas impositivas que pesan sobre la industrialización, comercialización y circulación de los automotores en la provincia de Buenos Aires.

///...

...///

Asimismo por decreto N° 6124/61 del 21 de Julio de 1961 se aumentó al 13% la tasa del impuesto sobre la venta de automóviles, jeeps, motocicletas, motonetas y automotores, y suprimiendo también la rebaja del 50% en el impuesto a la transferencia de automotores.

Asombra los fundamentos del mismo: provocar un aumento en los precios con intención de disminuir el consumo por considerarlo no imprescindible. Dualidad de criterio, por un lado se fomenta la industria y por otro se desalienta su consumo. Vuelve al caso lo anteriormente enunciado: necesidad de un cuerpo legal coherente y uniforme.

Resumiendo lo dicho, es necesario para un normal y efectivo desarrollo de la industria automotriz, las siguientes bases:

Reglamentación legal.

Apoyo Financiero.

Asistencia técnica exterior.

Desgravación gradual Impositiva.

A estos principios debemos agregar que es de desear una real estabilización en el orden económico, base indispensable para llegar a buen fin en la tarea emprendida.

La Argentina ya ha cumplido su primera etapa de desarrollo de la Industria Automotriz. Debe comenzar ahora la etapa de consolidar la misma. En ese esfuerzo deben unirse todos los intereses en juego. Es al gobierno central que le compete dar las normas generales en que debe desarrollarse esta industria y darle el apoyo que necesita y la enorme responsabilidad de saber cumplir con honradez las disposiciones oficiales, queda al absoluto cargo de la parte empresaria.

CONCLUSIONES

Luego del estudio de los antecedentes de la Industria, su organización y el mercado actual del automotor, podemos llegar a las siguientes conclusiones:

La financiación de la Industria básica automotriz como la de sus repuestos y accesorios, dado las grandes inversiones de capital que necesitan para permitir su favorable evolución, deben ser apoyadas mediante el crédito bancario.

Los créditos obtenidos hasta el momento, ya sea en forma directa por el Banco Industrial o por intermedio de los Bancos Internacionales son los más apropiados. Aunque los créditos obtenidos en moneda extranjera acarreen el riesgo de una posible devaluación monetaria, es de desear, para que los mismos fuesen lo más favorables posibles, una real estabilización monetaria.

La financiación a la comercialización del automotor convenirá que sea encarada por empresas subsidiarias de las empresas fabricantes. Estas firmas privadas, debidamente controladas por el Banco Central de la Nación, serían las que en definitiva tendrían a su cargo la financiación de la producción automotriz, pues debido a la competencia que se avecina, tendrán que ajustar sus tipos de interés.

De esta manera se evitarían los créditos bancarios otorgados hasta el momento para determinados sectores de la población que podrían ser canalizados por intermedio de las financieras privadas o de asociaciones cooperativas (agrarias, asociaciones gremiales o profesionales, etc.)

Estados Unidos de Norteamérica a la vanguardia de la fabricación automotriz mundial nos indica que en la práctica ésa es la norma más conveniente.

B I B L I O G R A F I A

- KINDLEBERGER CHARLES P. - Economía Internacional.
- MARSH DONALD BAILEY - Comercio Mundial e Inversión Internacional.
- PREDÖHL ANDRES - Economía Internacional.
- LEWIS ARTHUR - Teoría del Desarrollo Económico.
- NURKSE RAGNAR - Problemas de formación de Capital.
- NACIONES UNIDAS - El Mercado Común Latinoamericano.
El Desarrollo Económico de la Argentina.
- MEMORIAS - Banco Central de la República.
Banco Industrial de la Nación.
Banco de la Nación Argentina.
Bolsa de Comercio de Buenos Aires.
- DIARIOS - La Nación.
La Prensa.
Clarín.
El Avisador Mercantil.
El Cronista Comercial.
- PUBLICACION MENSUAL - Clarín Económico.
Veritas Argentina y Continental.

INDICE GENERAL

	<u>Página</u>
Prólogo	1
Sumario	2
Introducción	3
<u>CAPITULO I</u>	
Evolución Mundial del Automotor	4
Gráfico Producción Mundial de Automotores	8
<u>CAPITULO II : Evolución Nacional</u>	
<u>Primera parte:</u> Importaciones Argentinas	9
Importaciones de Automotores Carrozados	15
Gráfico Import. de Automotores Carrozados	17
Importaciones de Automotores por su origen	18
Camiones de transporte de carga	19
<u>Segunda parte:</u> Historia de la Industria Nacional	25
Patentamiento de Automotores	29
Producción de Automotores	31
Gráfico Producción de automotores	32
<u>CAPITULO III</u>	
Normas legales que rigen la Producción Automotriz	33
<u>CAPITULO IV : Proyecciones Futuras</u>	
<u>Primera parte :</u> Planes de Fabricación	42
Principales Planes de Fabricación	47

INDICE GENERAL

	<u>Página</u>
Producción Programada de Camiones	57
Estadística de Producción de Automotores	59
<u>Segunda parte</u> : Zona Latino Americana de Comercio	62
 <u>CAPITULO V : Financiación</u>	
<u>Primera parte</u> : Financiación a la Fabricación.....	67
<u>Segunda parte</u> : Financiación de la Comercialización	78
 <u>CAPITULO VI</u>	
Bases para la Efectiva radicación y progreso de la Industria Automotriz en la Argentina	83
<u>Conclusiones</u>	92