

La industria de autopartes está en su peor momento en medio siglo

MARIANA MARTÍNEZ RODRÍGUEZ ■ Periodista

La falta de materias primas para producir autopartes y repuestos nacionales ha afectado el ensamblaje de vehículos y el mercado de reposición.

LA INDUSTRIA automotriz ha retrocedido a los índices de producción de hace 51 años. El presidente ejecutivo de la Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores (Favenpa), Omar Bautista, asegura que el sector de autopartes no escapa de esta realidad. Ofrece detalles de una situación que califica de «inérita»: la falta de materias primas nacionales e importadas. La principal, por el lado de las nacionales, es el acero y no lo reciben porque la empresa estatal Siderúrgica del Orinoco (Sidor) redujo su producción y lo que logra producir va dirigido fundamentalmente a la Misión Vivienda. El resto de las materias primas nacionales, como aluminio y productos petroquímicos, lo reciben con dificultades.

Las materias primas que no se consiguen en el país pasan a ser importadas y, de esta manera, la industria enfrenta otro problema: el pago a los proveedores internacionales. «No quieren realizar nuevos despachos de materias primas y componentes importados hasta tanto honremos las deudas que tenemos por falta de liquidaciones de divisas que están pendientes en Cencorex, y las pendientes del extinto Cadivi», indica Bautista.

La falta de materia prima no ha afectado en mayor medida la producción de autopartes que va dirigida al ensamblaje de vehículos, pero sí ha perjudicado de manera importante la producción de repuestos nacionales. El presente grado de escasez, según Bautista, no se había visto en la industria nacional de autopartes en más de cincuenta años. Adicionalmente, el presidente ejecutivo de Favenpa dice que la industria nacional de autopartes ha perdido productividad laboral, al igual que la industria manufacturera nacional en general, ocasionada por los diez años de vigencia de la inamovilidad laboral que, a su juicio, ha sido mal interpretada por algunos trabajadores y creado en las plantas un clima laboral adverso a la productividad. «En 2013 la productividad laboral en la industria nacional de autopartes fue de 52 por ciento. Lo que antes producíamos en una semana, con iguales pedidos, materias primas y trabajadores, hoy lo producimos en dos semanas».

Bautista dice que, de seguir así, el plantel actual para ensamblar vehículos con incorporación de autopartes nacionales será insostenible e inviable. Los fabricantes nacionales que solo producen autopartes para las ensambladoras están también casi paralizados y están honrando los compromisos laborales según la Ley Orgánica del Trabajo, los Trabajadores y las Trabajadoras (LOTTT). «Nos preocupa cuánto tiempo podrán soportar tal carga financiera sin recibir ingresos». El representante del sector asegura que la convergencia de estos factores amenaza con desaparecer parte de uno de los tejidos industriales más importantes que existen en el país, integrado por cien fábricas localizadas en doce estados que dan empleos directos e indirectos a 60.000 trabajadoras.

— ¿Cuáles insumos están faltando para la producción de partes nacionales?

La producción de autopartes es muy heterogénea, en productos, procesos de producción y materias primas. Tenemos procesos de producción (de fundición, de forja, de estampado simple y extraprofundo), productos eléctricos, de plástico y goma, y procesos de ensamblaje, por lo que requerimos variadas materias primas, todas con niveles mínimos de inventarios, porque no se han podido reponer. Requerimos aceros al carbono y aceros especiales, en bobinas, en láminas y en barras; aluminio en láminas y en lingotes; plomo puro en lingotes; cobre, latón, estaño, calcio, manganeso, resinas, caucho natural. Hay componentes que no se producen en

En 2006, las exportaciones de la industria nacional de autopartes alcanzaron los 260 millones de dólares. En 2013, cayeron a 3 millones

el país, entre muchas otras materias primas, y provienen de diferentes partes del mundo: México, Colombia, Brasil, Argentina, Alemania, Corea, China, Japón, Estados Unidos, entre otros.

— ¿Cuáles partes importadas y nacionales registran mayor escasez?

Los repuestos nacionales con mayor movimiento de reposición, los de mayor desgaste o consumo, son los que más escasean, tales como baterías y neumáticos; también los lubricantes, amortiguadores, resortes de espiral, radiadores, filtros, material de fricción, entre otros. Sobre las autopartes o repuestos importados, la Cámara Comercial de Autopartes (Canidra) ha informado de una gran escasez por falta de divisas.

— ¿A cuántas subastas del Sicad I han sido convocados? ¿Cuánto se les ha adjudicado? ¿Es suficiente?

De las 17 subastas Sicad I que administró y dirigió el Banco Central de Venezuela, desde abril de 2013, en cinco de ellas se convocó al sector automotor en repuestos. Solo seis fabricantes de repuestos nacionales pudieron recibir adjudicaciones por un monto de cuatro millones de dólares aproximadamente. Las limitaciones impidieron que más fábricas participaran y resultaran adjudicadas. A partir de abril de 2014, bajo la administración y dirección de Cencorex, se han realizado cuatro subastas, más flexibles, para el sector automotor, para los importadores de repuestos, para las fábricas de autopartes y repuestos nacionales, y para las ensambladoras de vehículos y carrocerías.

En las cuatro subastas han resultado adjudicados 33 fabricantes de autopartes, con un total de 54 millones de dólares aproximadamente, para importar materias primas, insumos y componentes. Lamentablemente, tales adjudicaciones no se han podido materializar por la excesiva burocracia y las múltiples exigencias de condiciones y recaudos distintos a las operaciones normales de importación que se realizan en cualquier parte del mundo.

Las subastas son mecanismos transitorios que resultan útiles, si son bien coordinadas y se realizan con frecuencia. Por ejemplo, la industria de autopartes tiene un requerimiento anual de alrededor de 400 millones de dólares, solo para importar materias primas, insumos y componentes para la producción, cuando la producción de vehículos es

«En 2013 la productividad laboral en la industria nacional de autopartes fue de 52 por ciento. Lo que antes producíamos en una semana, con iguales pedidos, materias primas y trabajadores, hoy lo producimos en dos semanas» (Omar Bautista, presidente ejecutivo de la Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores)

100.000 unidades. Por lo tanto, la cantidad adjudicada solo cubre los requerimientos de alrededor de dos meses para las fábricas que resultaron adjudicadas. Hay empresas que no han podido participar y otras no han sido adjudicadas.

Hemos planteado realizar subastas del Sicad I para la industria de autopartes y el ensamblaje de vehículos, como medida transitoria mientras Cencoex cancela las solicitudes de liquidación de divisas pendientes. Realizar una cada mes permitiría planificar los requerimientos mensuales de todas las empresas, porque todas deben recibir para evitar la falta de un producto que pudiera parar toda la cadena productiva.

— ¿Cuánto les deben en liquidación de divisas de años anteriores?

Al 31 de mayo de 2014, las solicitudes de liquidación de divisas pendientes en Cencoex totalizaban 236 millones de dólares, con 257 días promedio de atraso. Incluso hay solicitudes con más de mil días de retraso. En los primeros cinco meses del año se recibieron liquidaciones por 18 millones de dólares, lo que representa el ocho por ciento de la deuda. En los primeros quince días de junio se han recibido liquidaciones por 41 millones de dólares, que en total significa haber recibido durante el año las divisas equivalentes al 25 por ciento de la deuda.

Es importante destacar que con ello no se resuelven de inmediato los problemas de la producción por la falta de materias primas y la escasez de los repuestos nacionales. Ahora hay que hacer solicitudes a los proveedores internacionales de nuevas materias primas. Cada proveedor debe preparar o producir, lo cual toma desde tres hasta doce semanas, de acuerdo con la materia prima. Luego el proveedor embarca y el tránsito hacia Venezuela puede demorar entre 30 y 120 días, según la procedencia.

— ¿Cómo afecta esto la producción de vehículos?

La falta de materias primas para producir autopartes y repuestos nacionales ha afectado el ensamblaje de vehículos y el mercado de reposición. Aún no ha afectado tanto al en-

samblaje de vehículos por la reducción del 83 por ciento que se ha registrado en los primeros cinco meses del año con respecto a igual periodo del año pasado. Sin embargo, una eventual reactivación del ensamblaje de vehículos sí se vería afectada por la falta de autopartes nacionales, pues los fabricantes han destinado sus escasos inventarios de materias primas para atender las necesidades del mercado de reposición que ha estado creciendo y en el que la demanda supera la oferta.

— ¿Cuánto ha caído la producción de partes?

La producción nacional de autopartes ha disminuido 83 por ciento para equipo original (para el ensamblaje de vehículos) y 11 por ciento para el mercado de reposición (parque automotor) en los primeros cinco meses del año.

— ¿Cuánto están exportando hoy? ¿Qué han dejado de exportar?

Desde la década de los ochenta, la industria nacional de autopartes inició su proceso de exportación, que fue creciendo de manera progresiva y sostenida. Hace ocho años las exportaciones alcanzaron los 260 millones de dólares al año. El principal mercado ha sido Estados Unidos (66 por ciento). A partir de 2006 comenzó el descenso de las exportaciones de autopartes, debido a la pérdida de competitividad internacional ocasionada por varios factores: inflación, caída de la productividad laboral por la inamovilidad laboral establecida desde 2003 y falta de materias primas nacionales de las empresas básicas del Estado, entre otras razones. En 2013 solo se exportaron tres millones de dólares.

— ¿Cuánto han caído los ingresos?

Desde 2007 se inició un descenso de la actividad productiva de la industria nacional de autopartes, ocasionada fundamentalmente por la reducción del ensamblaje nacional de vehículos y la reducción de las exportaciones. En 2007 se ensamblaron 172.000 vehículos; y en 2013, 72.000 vehículos. Este año, el ensamblaje podría alcanzar apenas 20.000 unidades.

Suministrar autopartes nacionales a los vehículos ensamblados en el país —incorporación nacional— es el aspecto más importante de la política industrial de este sector. Significa que la industria nacional de autopartes debe alcanzar los estándares de calidad que tienen sus similares en el mundo, sus suministros deben cumplir las especificaciones técnicas y de calidad exigidas internacionalmente para que puedan ser utilizados en la fabricación de los vehículos. Para ello, las fábricas de autopartes deben tener recursos, personal y procesos de producción capaces de alcanzar tales estándares internacionales. Tal capacidad es también utilizada por las industrias de autopartes locales para producir y proveer al exigente y muy competido mercado internacional y al mercado de reposición nacional.

Producir y proveer autopartes nacionales al ensamblaje de vehículos hace viable la producción de autopartes para el mercado de reposición, porque los volúmenes justifican las cuantiosas inversiones que se deben realizar para producir nuevas autopartes. En conclusión, no solo han caído los ingresos, sino que también se han perdido importantísimas oportunidades para lograr un mayor desarrollo y ocupar más trabajadores productivos, con muy buenos ingresos. 