



TOGETHER
for a sustainable future

OCCASION

This publication has been made available to the public on the occasion of the 50th anniversary of the United Nations Industrial Development Organisation.



TOGETHER
for a sustainable future

DISCLAIMER

This document has been produced without formal United Nations editing. The designations employed and the presentation of the material in this document do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations Industrial Development Organization (UNIDO) concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries, or its economic system or degree of development. Designations such as “developed”, “industrialized” and “developing” are intended for statistical convenience and do not necessarily express a judgment about the stage reached by a particular country or area in the development process. Mention of firm names or commercial products does not constitute an endorsement by UNIDO.

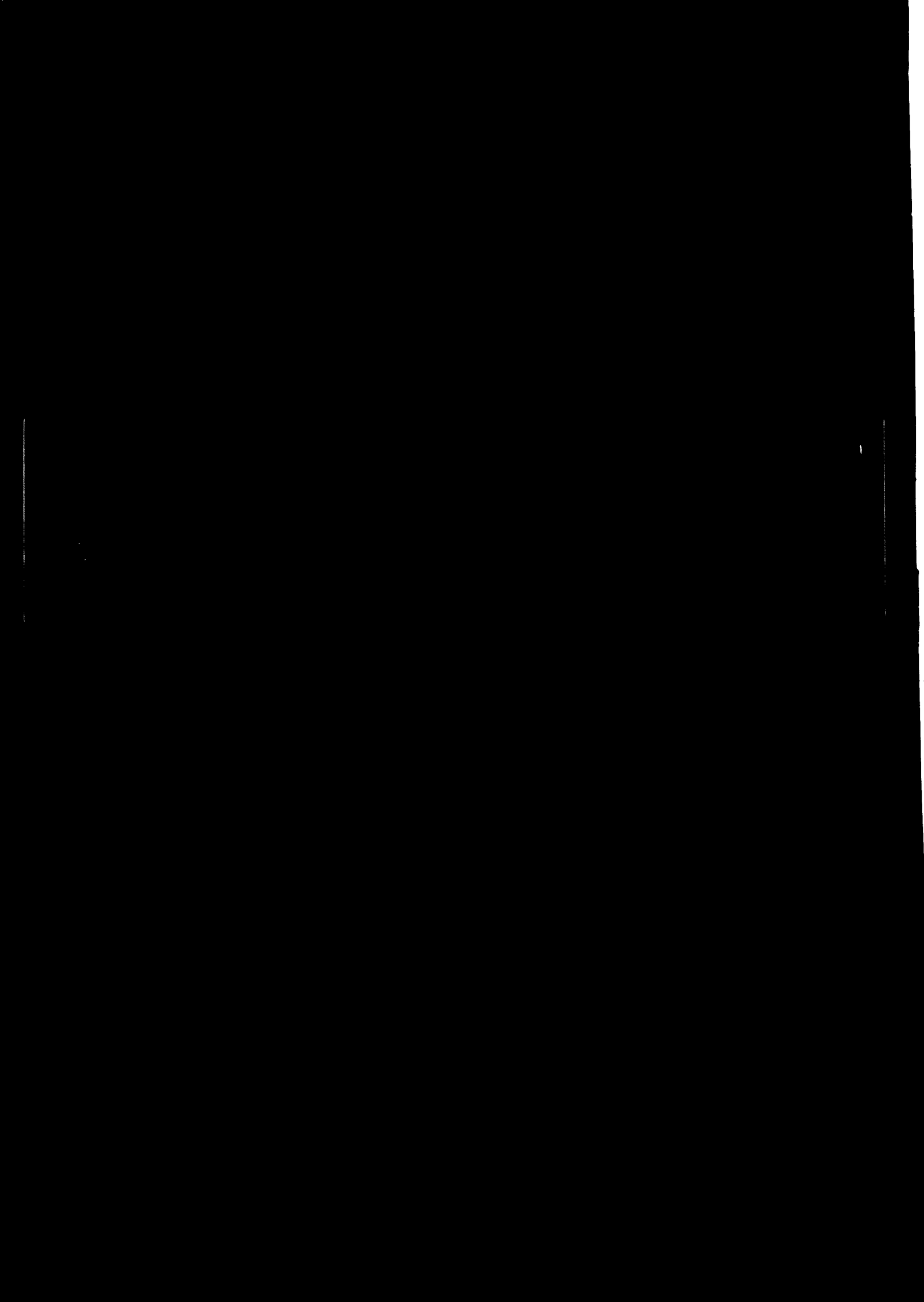
FAIR USE POLICY

Any part of this publication may be quoted and referenced for educational and research purposes without additional permission from UNIDO. However, those who make use of quoting and referencing this publication are requested to follow the Fair Use Policy of giving due credit to UNIDO.

CONTACT

Please contact publications@unido.org for further information concerning UNIDO publications.

For more information about UNIDO, please visit us at www.unido.org





07077



United Nations Industrial Development Organization

Distr. LIMITADA
ID/WG.214/8
18 noviembre 1975
Original: ESPAÑOL

Reunión regional sobre relaciones de subcontratación
entre industrias grandes e industrias pequeñas
en América Latina

Lima (Perú), 1^a - 5 diciembre 1975

RELACION DE SUBCONTRATACION ENTRE INDUSTRIAS GRANDES
E INDUSTRIAS PEQUEÑAS EN AMERICA LATINA
CASO VENEZOLANO ^{1/}

por

Maria Angela VASQUEZ *

* Economista, Ministerio de Fomento, Dirección de Industrias, Caracas.

^{1/} Las opiniones que el autor expresa en este documento no reflejan necesariamente las de la Secretaría de la ONUDI.
El presente documento no ha sido revisado por la Secretaría de la ONUDI.

En nuestro país un considerable número de industrias grandes operan como unidades autónomas, procesando ellas mismas las piezas o componentes que van a incorporar localmente, para completar los insumos importados. Por que es característica resaltante de la industria venezolana su dependencia del exterior no solamente en cuanto a insumos sino en forma casi absoluta en lo referente a transferencia tecnológica.

En el caso de las industrias metalmecánicas podemos destacar cuatro grupos:

- a) Las industrias que procesan un bien final
- b) Las pequeñas y medianas industrias que reciben algunos insumos nacionales de industrias grandes.
- c) Las que procesan bajo su propio techo aquellas piezas de incorporación local.
- d) La fabricación o ensamblaje de productos para los cuales el Ejecutivo ha establecido Políticas de Incorporación de Partes Nacionales, siendo la industria matriz donde mayor desarrollo ha tenido la subcontratación debido que para esta rama existe una política definida.

Esta política tiene como principal objetivo el lograr una mayor integración a nivel de los productos fabricados en el país, mediante la obligatoriedad de incorporar de manera sistemática y progresiva todas aquellas partes que sean factibles de fabricarse internamente, creando así nuevas fuentes de tra

bajo tanto directa como indirecta (talleres mecánicas, concesionarios, estaciones de servicio, transportistas, etc) y una mayor utilización y transformación de materias primas nacionales, todo lo cual aumenta el valor agregado nacional.

La industria automotriz demanda una considerable cantidad de materias primas, piezas y conjuntos de diferentes actividades manufactureras: plástico, vidrio, plomo, hierro, aluminio, goma, acero, zinc, cobre, papel y tela.

En el transcurso de los años 50 se inició la fabricación de algunas piezas y componentes para vehículos, pero el primer programa de incorporación de partes nacionales fué establecido mediante la Declaración sobre Industria Automotriz publicada en Diciembre de 1962, en la cual se estableció que además de los productos considerados como de incorporación obligatoria debían integrarse en las unidades procesadas localmente durante el primer semestre de 1963, el 2% del peso neto seco de los vehículos de pasajeros y el 1% de los vehículos comerciales en piezas de manufactura nacional, porcentajes que se duplicaron para el segundo semestre de ese año.

Los productos de incorporación obligatoria: vidrios planos, neumáticos y cámaras de aire, pinturas, solventes y lacas, acumuladores, aceites, grasas y lubricantes, representaban el 10% del peso neto seco de los vehículos, -aproximadamente.

Las metas de integración se hicieron progresivas a través del período 1964-1971.

A partir del año 1972 el grado de incorporación nacional se mide en relación al porcentaje promedio de incorporación de peso y valor en cada unidad.

El cumplimiento de las disposiciones sobre integración nacional mínima, es obligatoria por modelo y categoría. A los efectos del cumplimiento por parte de las empresas fabricantes de vehículos, de los porcentajes mínimos de incorporación con piezas de fabricación nacional los mismos se refieren al promedio ponderado anual y se miden en base a la producción total de vehículos de cada modelo original, comprendiendo las variantes de las mismas.

Se estableció que serían de incorporación obligatoria aquellas piezas y conjuntos que cumplan con las normas de calidad fijadas por la Comisión Venezolana de Normas Industriales (COVENIN), que suplan adecuadamente, en cantidad, y cuyo nivel de precio presente un porcentaje de sobre costo en relación al valor de referencia previsto en las disposiciones establecidas al respecto.

La integración nacional actual se estima en 38% para un vehículo de pasajeros 8 cilindros, 37% para un vehículo de pasajeros de 6 cilindros, y 32 % para vehículos comerciales livianos y semi-pesados.

Actualmente existen en el país 15 empresas fabricantes de vehículos y están registradas en el Ministerio de Fomento, como proveedoras de estas firmas - productoras de vehículos 250 empresas, cuyo valor total de la producción es de 881.000.000 bolívares. Excluyendo las plantas manufactureras de cauchos los proveedores de componentes automotrices presentan actualmente inversiones que alcanzan un valor de 400 millones de bolívares y generan empleo para 13.000 personas.

De las 250 empresas establecidas los diez principales proveedores cubren el 49% de las ventas totales alcanzando 395 millones de bolívares. Se puede destacar que estas 10 industrias reciben asistencia técnica de sus casas matrices - (ver en el cuadro 1 los principales productos incorporados localmente por los fabricantes de vehículos).

Para fomentar la racionalización de la industria manufacturera de componentes, el gobierno tomó medidas para reducir el número de modelos de vehículos producidos en el país a fin de inducir a una disminución progresiva de los costos y por ende, de los precios de venta finales.

Las piezas y conjuntos automotores que se procesan actualmente en el país se agrupan en veinte y cinco perfiles industriales, los cuales determinan su grado de manufactura nacional de acuerdo a la escala establecida en la Política Automotriz vigente hasta el 31 de Diciembre de 1975.

La contribución actual en el nivel de integración nacional se detalla en el cuadro 2.

Para desarrollar un nuevo producto y que este sea aceptado por la empresa fabricante de vehículos; se establecen las siguientes relaciones, bien sea por que la pequeña industria acude a la ensambladora a ofrecerle el producto, o porque la ensambladora le interese desarrollar nuevos productos y constantemente realiza evaluaciones de las pequeñas y medianas industrias; de acuerdo a su capacidad instalada, etc.

Una vez establecido el contacto entre las partes interesadas, la empresa fabricante de vehículos le suministra los planos y especificaciones de la pieza a desarrollar, determinando la dimensión, el material a utilizar, el control de calidad que se aplicará, las pruebas de durabilidad, etc.

El próximo paso es el desarrollo de la troquelera o matricería supervisado por la ensambladora, asimismo se fija la duración de las etapas. Una vez presentada la muestra inicial y cumplidas todas las pruebas se realiza un convenio de precios mediante los análisis de costos. De llegarse a un acuerdo, la empresa fabricante de vehículos emite una orden de compra, la cual se cumple por liberación mensual.

A fin de que las compras de este producto sean reconocidas como incorporación nacional a la empresa fabricante de vehículos, debe registrarse en el Registro de Proveedores del Ministerio de Fomento la empresa fabricante del producto y se le otorga una Constancia de Grado de Manufactura Nacional.

Con la nueva política automotriz que regirá a partir del 1ro. de Enero de 1976-

se requiere duplicar los niveles existentes en un periodo de 5 años hasta alcanzar la meta de 70% de integración, aumentando la incorporación de piezas y conjuntos que tradicionalmente se han producido y las que sean de factible producción a corto y mediano plazo e incorporar los componentes del tren motriz, instalando plantas productoras de motor, cajas de velocidades y ejes delanteros y traseros los cuales representan las piezas de mayor desarrollo tecnológico.

A los fabricantes de piezas y conjuntos automotrices también se les fijan programas de incorporación nacional que garanticen el aumento progresivo de ésta, y no se les permitirá diferentes grados de manufactura nacional para una misma pieza o conjunto.

Atendiendo a la Política de Desconcentración que adelanta el Ejecutivo Nacional las nuevas plantas industriales del sector automotriz que serán promovidas por el Ministerio de Fomento se localizarán en la Región Nor-Oriental (Barcelona, Puerto la Cruz, Cumaná) y la Región Occidental (Barquisimeto). La instalación de estas nuevas industrias reestructurará considerablemente las fuentes de suministro actualmente existentes y variarán las relaciones de participación de los pequeños fabricantes dentro del proceso productivo de la gran industria automotriz.

En el sector metalmecánico propiamente dicho, las empresas instaladas y por instalarse tienen la obligatoriedad de incorporar en el inicio de su producción un 30% en valor, de piezas y conjuntos nacionales, el cual se incrementará gradualmente hasta llegar al máximo factible de incorporación.

Así tenemos en ese sector algunas pequeñas y medianas industrias que abastecen grandes empresas fabricantes de ascensores, maquinarias agrícolas, - aire acondicionado, lavadoras, cocinas, bombas hidráulicas, griferías, artefactos domésticos y otras, suministrando algunos productos: termostatos, y válvulas para cocinas; válvulas para aerosoles, rodillos transportadores, plomo y aleaciones para envases; condensadores para neveras, tapas para envases piezas varias para ascensores, envases de aluminio, rieles, discos y pastillas - de aluminio para envases y tubos rígidos y flexibles, los cuales suplen a su vez la industria farmacéutica, cables y terminales, arneses, etc.

Las empresas fabricantes cuando presentan su programa de incorporación de partes nacionales ante el Ministerio de Fomento deben fijar los períodos con los respectivos porcentajes que integrarán en cada uno, hasta llegar al porcentaje máximo de incorporación, asimismo firman un compromiso de precios para el producto terminado.

Cuentos N°1

**INTEGRACION NACIONAL ACTUAL
PRINCIPALES PRODUCTOS**

Baterías
Barras, ejes y tornillos
Ejes propulsores y diferenciadores
Amortiguadores
Tapicaría
Cableados
Soldadura
Cremallera de parachoques
Estato - plomo
Temperos de gomas
Temperos de reserva de aire
Tuberías de freno
Identificaciones metálicas
Barras de madera
Protectores de cables
Cables
Mitas
Tambores de disco de freno
Pegamentos
Grasas y lubricantes
Pintura
Liga de frenos
Ayudantes catalíticas
Asientos
Terminales y tornos
Plásticos
Filtros

Parlantes de radio
Radios
Estampados
Alfombras
Motores de arranque
Alternadores
Reguladores
Cables
Carros
Carnetas
Gomas hidráulicas
Vidrios
Sistema de escape
Radiadores
Arneses
Cinturones de seguridad
Soldadura
Resortes de balasto
Antenas
Frenos
Vinilo
Puertas
Partes de goma
Espejos retrovisores
Poliuretano moldeado
Emblemas
Estructuras de asiento

**INDUSTRIA PROVEEDORA DE PARTES AUTOMOTRICES
CONTRIBUCION A LA INTEGRACION NACIONAL
ACTUAL**

	Vehiculos Pasajeros 8 cilindros % valor	Vehiculos Pasajeros 6 cilindros % valor	Vehiculo Comercial Liviano % valor	Vehiculo Comercial Semipaseo % valor
Integracion Nacional Actual Estimada	39.6	36.7	31.9	31.9
Integración Nacional proveniente de proveedores extranos				
Eje trasero	5.9	5.2	-	-
Asientos	4.2	5.2	1.9	0.9
Cauchos	3.5	3.8	5.3	13.7
Componentes de basculador	3.7	-	2.6	0.4
Vidrios	2.7	2.3	2.0	1.0
Revestimiento interior	2.6	2.6	0.4	0.1
Líquidos, semisólidos y sólidos	2.5	2.6	1.7	1.1
Radiadores	1.4	1.3	1.5	1.6
Otros	13.1	13.7	16.5	13.1

Fuente: Estudio sobre la Industria Automotriz en Venezuela - Ford Motor de Venezuela

Mayo 1975.

Cuadro N°3

INCREMENTO DE INCORPORACION CON RESPECTO AL AÑO 1970

Categorías	1972	1973	1974	1975
	%	%	%	%
1) Automóviles y Camionetas de pasajeros	25	50	90	150
2) Vehículos rústicos	25	50	80	100
3) Vehículos comerciales hasta 400 Kg.	25	50	80	100
4) Vehículos comerciales de más de 400 Kg.	4	10	15	25
5) Chasis para autobuses	4	10	15	25

Fuente: Resolución N°4.624 del 1.9.70 de la Política Automotriz vigente

BIBLIOGRAFIA

=====

Algunos aspectos sobre la integración latinoamericana de la industria automotriz. Dirección de Industrias - Ministerio de Fomento.

La Industria Automotriz en Cifras. II Seminario Sobre Industria Automotriz
Dirección de Industrias - Ministerio de Fomento

Acta Final. II Seminario Sobre Industria Automotriz

Transferencia de Tecnología en el Sector Automotriz - Ing^o Roberto Madero
División de Industrias de Material y Equipo de Transporte - Ministerio de Fomento.

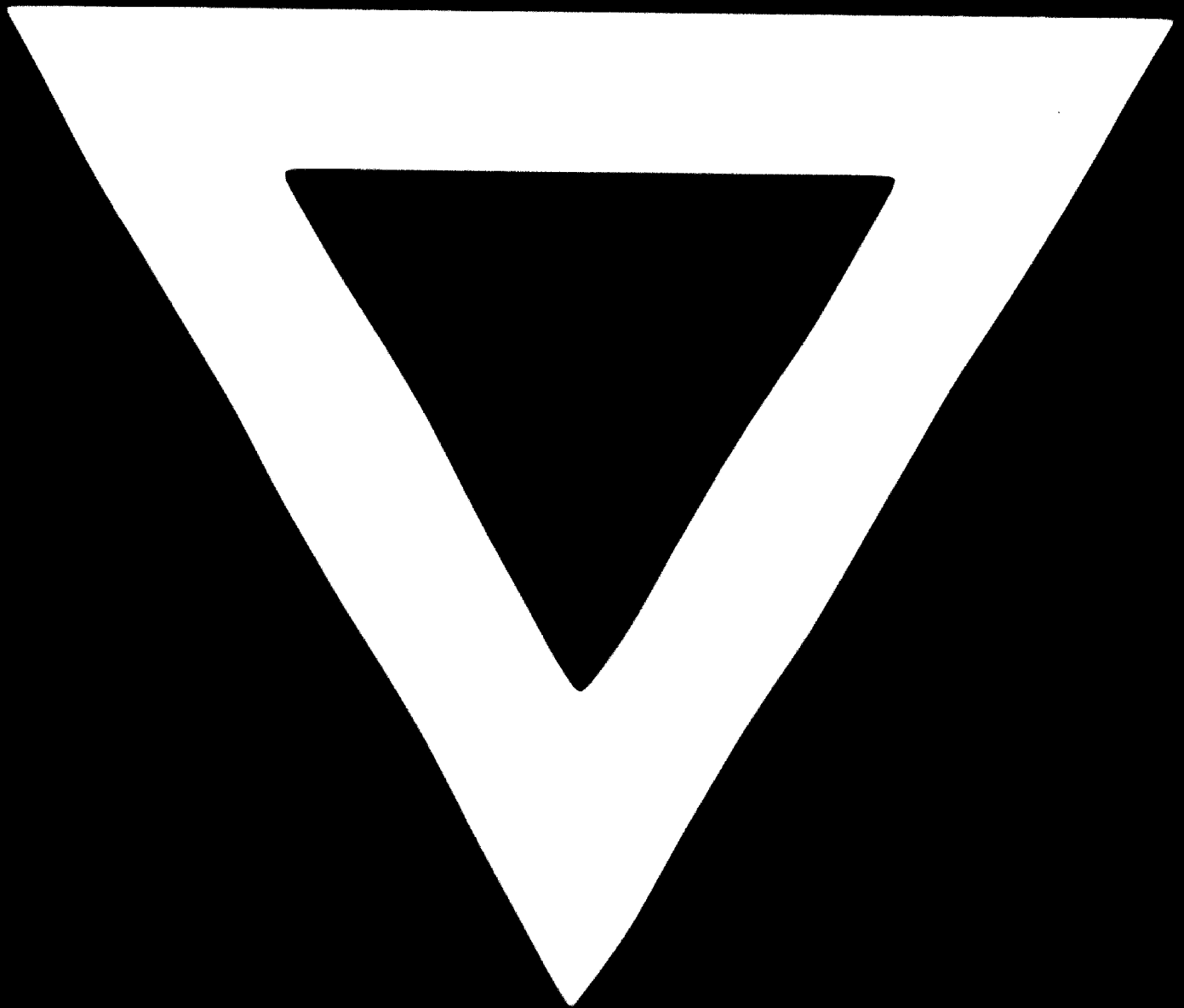
Estudio Sobre la Industria Automotriz en Venezuela de Ford Motor de Venezuela.

Informes internos de la División de Industrias de Material y Equipo de Transporte - Ministerio de Fomento.

Informes internos de la División de Industrias Metalmeccánicas - Ministerio de Fomento.



D - 271



77 .07.01