En los primeros 7 meses del año solo se han ensamblado 17 vehículos en el país

Los indicadores económicos Macro referidos al primer semestre del año 2023 asoman un regreso a la contracción económica que tras la pausa del efecto rebote de salida del confinamiento producto de la pandemia Covid-19, continúa manteniendo, cuando no deteriorando, el reducido poder de compra de los venezolanos.

Este elemento constituye quizás el más importante de naturaleza estructural que dificultaría pensar en un inicio de recuperación del sector industrial automotriz venezolano, específicamente el de ensamblaje de vehículos.
La actividad de ensamblaje de vehículos en Venezuela continúa mostrando tendencia de constreñimiento y postración.

Durante el mes de julio de 2023 se ensamblaron 3 unidades de la marca Mack de Venezuela correspondiente al modelo Granite GU813. Estas 3 unidades se suman a las 14 unidades ensambladas acumuladas hasta el mes de junio de 2023 para totalizar unas 17 unidades ensambladas en el país hasta el mes de julio del presente año.

De igual manera, si comparamos el número de unidades ensambladas acumuladas al mes de julio de 2023 (17 unidades) con las unidades ensambladas acumuladas al mes de julio de 2022 (21 unidades), la caída se ubica en -19,05%.

Iniciado el segundo semestre de 2023 la empresa que ha ensamblado el mayor número de unidades es Mack de Venezuela con 9 unidades seguida de Ivento con 8 unidades.
Solo se han ensamblado vehículos de carga o comerciales en el país. Por su parte la comercialización de vehículos en el país se ubica en 3.705 unidades acumuladas hasta julio de 2023, correspondiendo a comerciales 891 unidades y a pasajeros 2.814 unidades.

Para el mes de junio de 2022, las unidades vendidas en el mercado doméstico acumulaban un nivel de 2.867 unidades, lo que podría augurar que el año 2023 está superando al 2022 en ritmo de ventas.

Sin embargo, un eventual efecto rezagado de la contracción económica al inicio de 2023 podría observarse en una ralentización en el ritmo de ventas mensuales en lo que resta

del presente año.

La marca líder en unidades en el mercado venezolano es Toyota con 2.485 unidades vendidas, seguida de Changan con 522 unidades y posteriormente Ford Motors con 257.
Se consolida así un modelo importador de vehículos en el país, a pesar de numerosos llamados por parte del ejecutivo nacional a trabajar por el reinicio de las operaciones de ensamblaje en el país.

Desafíos
El sector automotriz representa por excelencia uno donde la taxonomía de Porter referida a las ventajas competitivas basada en costos o en calidad encuentra evidencia en los líderes a lo largo de varios mercados a nivel global.

Siendo que el sector automotriz tradicional pertenece a la industria pesada o semipesada, el tamaño de la escala operativa puede resultar clave para erigirse como un líder basado en costos o eficiencias.

Por otra parte, no es extraño al sector observar marcas y modelos que se diferencian verticalmente, lo que ha permitido a ciertas marcas constituir líderes en sus segmentos, mostrando márgenes significativos aun cuando bajas participaciones sobre el mercado general sin segmentación.

Lo anterior suele ocurrir sin menoscabo que existan algunas marcas que han logrado constituirse como referencia de valor y/o calidad así mostrar simultáneamente importantes participaciones de mercado.

En este orden de ideas, la capacidad de pago por parte de la demanda, así como la profundidad de dicha demanda en términos de cantidades resultan elementos fundamentales que viabilizarían las operaciones de dicho sector en el país. La profundidad de la demanda interna contribuiría a un eventual plan de producción con intenciones exportadoras.

Sin embargo, en el caso venezolano el deteriorado poder de compra doméstico condicionaría los modelos que pudieran atenderlo pudiendo no corresponder con lo que un eventual mercado de exportación pudiera estar reclamando.

Otra característica de la demanda como lo es ser discreta e incluso unitaria para el uso particular de vehículos, y la característica de bien duradero, imprime notable importancia a la capacidad de pago por parte de la demanda y su profundidad para racionalizar costos fijos y semifijos de las operaciones de

ensamblaje.

Sin el diseño de una política pública, con incidencia sobre mercados conexos como el crediticio, así como políticas sectoriales que impliquen un entendimiento alrededor de posibles plataformas de ensamblaje de contenido local a partir de las cuales se produzca diferenciación entre las marcas, luce lejano un reinicio de las actividades de ensamblaje en Venezuela.

Con información de La Nación