



Los motores rusos que no terminan de arrancar

Descripción

Dos hileras de camiones amarillo, azul y rojo, arreglados perfectamente uno tras otro, se muestran en televisión abierta. Aunque los colores hacen alusión a la bandera venezolana, poco tienen de producción nacional. Si se cambiara el amarillo por el blanco estarían más acorde con su verdadero lugar de procedencia: Rusia.

“Estos camiones vienen a tributar el rendimiento y la eficiencia”, explicaba Hugo Cabezas, quien para el año 2012 ejercía como gobernador del estado Trujillo, mientras recibía 22 camiones rusos tipo Kamaz para ser utilizados en la Gran Misión Vivienda Venezuela y en la Misión Cayapa, que se ocupa de la vialidad agrícola. “Con ellos nos estamos ahorrando hasta un 65% del costo en la edificación de viviendas, así como la construcción y rehabilitación de los caminos rurales”, agregaba Cabezas quien veía la llegada del transporte como una forma de solucionar los principales problemas de la región.

<https://youtube.com/watch?v=L2cGw6zQqIq>

Esta no fue la última vez que llegaron camiones de esta marca a Venezuela, pero sí una de las pocas que se les vio en entregas oficiales. Entre 2012 y 2015, el mayor número de exportaciones de Rusia a Venezuela fueron realizadas por J.S.C Comercio Exterior Kamaz, según consta en los registros de aduanas de Rusia filtrados a un consorcio de periodistas en el este de Europa conocido como *Proyecto de Denuncia contra la Delincuencia Organizada y la Corrupción* (Occrp, por sus siglas en inglés) y luego entregados a *Armando.info*.

“Dejamos de recibir estos envíos en 2014. En 2015 sólo llegamos a traer repuestos y cauchos”

En ese período de tres años, a Venezuela llegaron mayor número de mercancías, proveniente del país europeo, con sello Kamaz, que productos con fines militares. Dos empresas fueron las receptoras del material: Suministros Venezolanos Industriales C.A. (Suvinca) y J.C International 2004, C.A, que es considerado el socio oficial de la compañía rusa en Venezuela. Ambos recibieron, entre 2012 y

2015, más de 800 envíos.

“Traíamos chasis de los vehículos que con ayuda de carrocerías venezolanas ensamblamos. Dejamos de recibir estos envíos en 2014. En 2015 sólo llegamos a traer repuestos y cauchos. Pero el Gobierno nos debe 10 importaciones que se hicieron, ahora las importaciones están detenidas”, comenta vía telefónica Jennifer Camargo, a nombre de J.C International 2004.

Gobierno Bolivariano de Venezuela | Vicepresidencia Sectorial de Economía | Corporación Venezolana de Comercio Exterior S.A. | Suministros Venezolanos Industriales C.A. (SUVINCA) | 1817 ZAM UNION CIVIL

MIEMBRO DEL CONGLOMERADO DE **CORPOVEX**

SUVINCA
Suministros Venezolanos Industriales C.A.

Se invita a escribir sus comentarios a través de @suvincaoficial

Inicio | Institución ▼ | Noticias | Convenio Interinstitucional | Proveedores | Usuarios | Multimedia ▼ | Enlaces ▼

[Suministros Venezolanos Industriales C.A. \(Suvinca\)](#)



[Camión Kamaz 55111](#)

Según la revista *Life* en Rusia, el problema con el pago de los contratos venezolanos se había discutido a nivel intergubernamental. Durante los primeros meses 2016, las delegaciones de Rusia y Venezuela celebraron reuniones sobre el pago de las deudas atrasadas por las entregas de materiales Kamaz. Y en diciembre de 2016, durante las negociaciones en Caracas, el lado venezolano anunciaba su disposición a liquidar las deudas por un monto de 16 millones de dólares por equipos y repuestos suministrados. En ese momento, el gobierno de Nicolás Maduro prometió pagar 8 millones de dólares en febrero de 2017 y agilizar pagos por el resto de la deuda.

El socio de Kamaz en Venezuela, J.C International 2004, según la data más reciente del Registro Nacional de Contratistas tiene como representantes a Jaime Cabezas Peñaranda y a Yaduris Gómez Sabalza, quienes forman también parte de una empresa registrada en Panamá con el nombre Camiones Kamaz Latinoamérica. De igual manera son socios de la empresa nacional Corpvenca, Corporación Venezolana de Carne, con quienes comparten dirección de domicilio en la urbanización Santa Rosa de Lima, al este de Caracas.

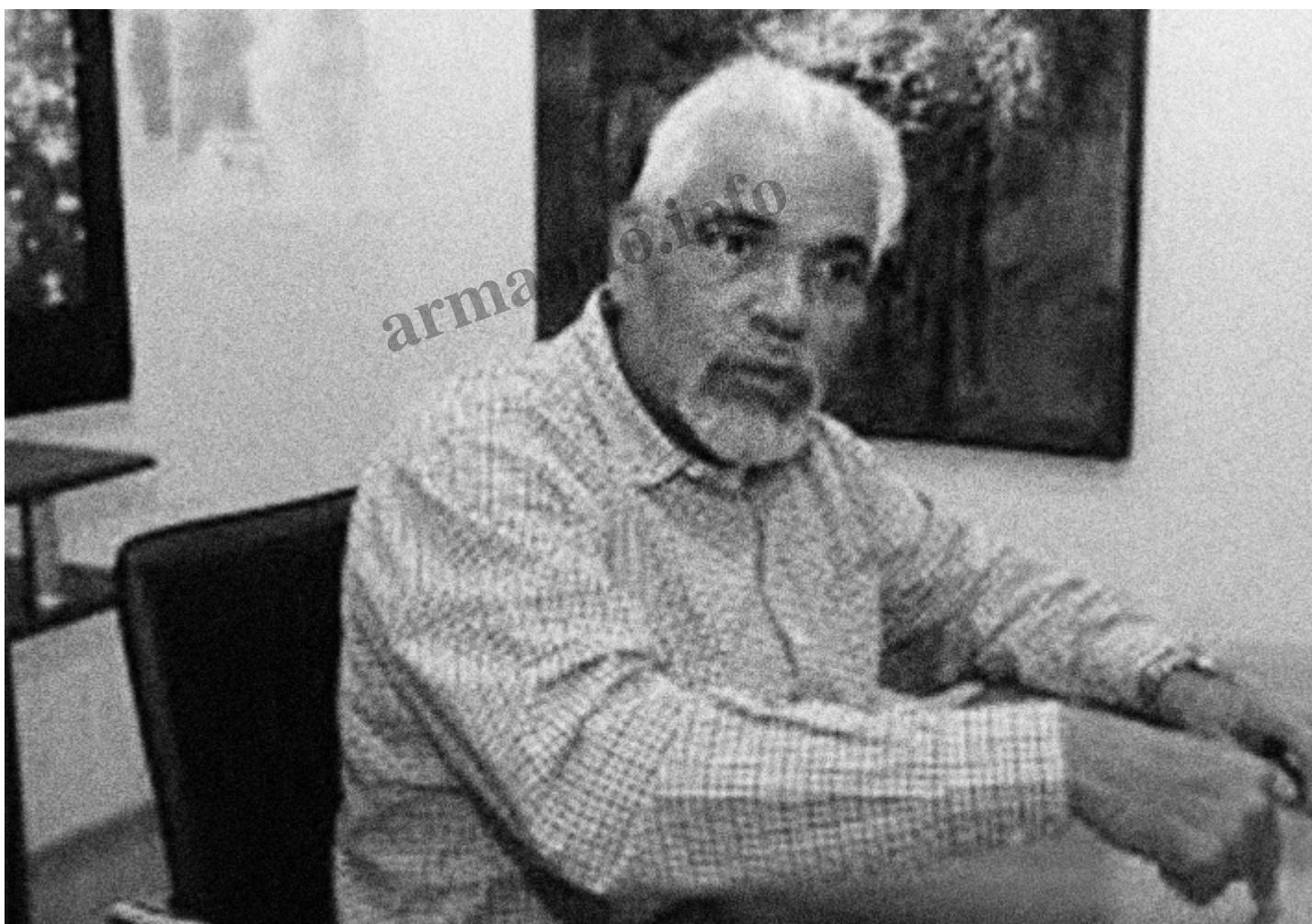
La ensambladora que nunca fue

Kamaz fue fundada en Rusia en 1969. La empresa es líder del mercado ruso de camiones y ocupa el

octavo lugar en el mundo en términos de producción de motores diesel. Suministra sus productos a 43 países del mundo, incluyendo Venezuela, según su página web: “El moderno equipo KAMAZ funciona en cualquier carretera y condiciones climáticas, en los trópicos, las zonas desérticas y las tierras altas”. Por eso, desde unos años para acá buscan reorientarse en los suministros de exportación a los países de América Latina y establecer allí empresas de ensamblaje.

Desde 2007 se está hablando de la creación de una ensambladora en Venezuela. En marzo de 2010 se reunieron representantes de Kamaz y miembros de la Alcaldía de Valencia con el motivo de firmar el convenio que le daría punto de partida a la construcción de la fábrica.

“En mi condición de alcalde bolivariano de Valencia, quiero impulsar el proyecto para la prosperidad del municipio, en el que también participarán los trabajadores en la sociedad de esa fábrica, bajo la forma de una empresa de propiedad social”, dijo en su momento Edgardo Parra Oquendo cuando aun estaba al frente del gobierno de la capital de Carabobo.



Edgardo Parra Oquendo

Finalmente el proyecto no fue impulsado ni se lograron prender los motores de estos vehículos. En mayo de 2013, nuevamente se anunció en los medios, la instalación de una fábrica ensambladora pero esta vez en la zona industrial Agustín Rivero de Independencia, en San Felipe, estado Yaracuy, al centro-norte del país. En ese momento el representante de Kamaz en Venezuela, Luis Barrios, explicaba que la inversión de esta obra sería de 2 millones de dólares y su ejecución se haría en dos

años. Se hablaba de la construcción de 5.000 metros de galpones, instalación de la tecnología para las tres líneas de ensamblaje y 390 empleos directos.

Nuevamente los planes quedaron sólo en promesas. La única ensambladora que funciona en esta localidad, desde diciembre de 2015, es la de autobuses Yutong manejado por China.

Las informaciones que se manejan en el presente año es que los planes de la ensambladora se mantienen pero la ciudad donde se realizará cambió. Según representantes de J.C International 2004, los retrasos y cambios continuos de localidades se han presentado por problemas para obtener los permisos de construcción. "El proyecto de realización está listo. Tenemos los planos e inclusive personal en el terreno. El lugar será la zona franca del estado Falcón", explica Camargo.

¿Dónde están los camiones y autobuses?

Tres años después de la entrega de camiones rusos por parte de Hugo Cabezas, durante el 2012, en el estado Trujillo, el Gobierno Bolivariano de Aragua hizo un acto con el entonces gobernador Tareck El Aissami donde se dieron 68 autobuses marca Kamaz a transportistas de la región.

Estos autobuses contaban con una capacidad para 32 pasajeros, dotadas de aire acondicionado para rutas suburbanas, y sin aire para rutas urbanas esperando beneficiar más de 20.000 usuarios diariamente. El Aissami acotó, en ese momento, que la empresa Kamaz tenía previsto el inicio de operaciones de dos concesionarios con capacidad de atención de 10 unidades de transporte con la finalidad de garantizar un mejor servicio postventa.



[Tarek El Aissami](#)



[Autobuses Kamaz asignados al estado Aragua. Foto: Prensa de Aragua](#)

Así como la ensambladora, esta promesa también quedó en el olvido. En la actualidad el 75% del transporte de Aragua en general se encuentra paralizado por falta de repuestos, según informó a la prensa el presidente del Frente Unido de Transporte, Elpidio Mora. Es común ver a pasajeros usar para su transporte camiones de carga que no están habilitados para ellos e irónicamente ninguno es de la marca Kamaz.

No es usual ver estos camiones y autobuses en las calles de la capital venezolana y los concesionarios Kamaz parecen haber desaparecido, la mayoría de los transportistas consultados para este trabajo concuerdan en su desconocimiento sobre la marca.

A pesar de las experiencias de fracaso que ha tenido Venezuela con Rusia, como [la idea de enviar orquídeas](#) al país europeo, el volumen de comercio entre los dos países en 2016 ascendió a más de 336 millones de dólares, incluidas las exportaciones rusas (334,2 millones de dólares) y las importaciones (1,8 millones de dólares), según el Servicio Federal de Aduanas de Rusia.

Las exportaciones rusas a Venezuela consisten en maquinaria, equipos, vehículos; metales y sus manufacturas; productos de la industria química; productos alimenticios y materias primas agrícolas; productos de madera y pulpa y papel. Aún así parece no ser suficiente.

Fecha de creación
2018/01/07