



## Boletín Informativo No. 09/2018: Tips Económicos, Mayo 2018

10 de Mayo, 2018

Comisión de Relaciones Institucionales y con los Asociados

### Contenido

✓ <b>Aumenta a US\$ 2.215 millones el default</b> .....	<b>Pag. 1</b>
✓ <b>Liquidez creció 233% en el primer trimestre</b> .....	<b>Pag. 1</b>
✓ <b>Producción petrolera venezolana cae a 1,5 mb/d</b> ...	<b>Pag. 1</b>
✓ <b>Reconversión monetaria llevará precio de la gasolina al promedio mundial</b> .....	<b>Pag. 1</b>
✓ <b>Siete riesgos para la economía mundial</b> .....	<b>Pag. 2</b>
✓ <b>Endeudamiento mundial es mayor al del 2009</b> .....	<b>Pag. 3</b>
✓ <b>La propiedad automotriz privada desaparecerá</b> .....	<b>Pag. 3</b>
✓ <b>China liberará su industria automotriz</b> .....	<b>Pag. 4</b>
✓ <b>Europa endurecerá homologación de los vehículos</b> ...	<b>Pag. 4</b>
✓ <b>Mas tecnología y desempeño en la nueva Luv DMax</b> .	<b>Pag. 4</b>
✓ <b>Precios materias primas y tipos de cambio Abr 2018.</b>	<b>Pag. 5</b>

**Aumenta a US\$ 2.215 millones el default:** El único cupón que, según información del mercado fue pagado, es el del bono PDVSA 2022 cuya tasa de interés es de 6%. Este título de deuda fue adquirido, en gran parte, por el banco de inversión Goldman Sachs a finales de mayo de 2017 y se estima que cuenta con un porcentaje de tenencia del 44%, resaltó la firma venezolana Kapital Consultores. Por este bono, la petrolera estatal canceló US\$ 90 millones por concepto de intereses. Del resto, ya la República y PDVSA adeudan US\$ 2.215 millones por 18 de sus títulos cuyos pagos debieron ejecutarse entre el 13 de noviembre de 2017 y el 25 de marzo de 2018 y a los cuales ya se les venció su período de gracia. De ellos, 13 son bonos soberanos y 5 son de la empresa petrolera. También vencieron los 30 días del período de gracia (plazo que se da para el pago antes de declararse un default), el Venezuela 2027 por US\$ 147 millones en intereses, monto que se debió erogar el 16 de abril.

El gobierno de Nicolás Maduro decidió dejar a un lado el pago de los intereses de los bonos de deuda externa, pero sí honró a tiempo la amortización del PDVSA 2020 por US\$ 841,8 millones y el capital del PDVSA 2017 por US\$ 1.121,3 millones. *"Si suponemos un escenario en donde la República y PDVSA honran todos sus compromisos de este año más los atrasados del cuarto trimestre de 2017, estaríamos asumiendo que ambos deberían desembolsar US\$ 9.789,9 millones en 2018 para dejar sus cuentas en blanco y entrar en orden al 2019"*, señaló la consultora venezolana Boungy en un reporte.

Para lo que resta del año 2018, además de los pagos de intereses de varios títulos, en agosto llega el primer desembolso importante de la República correspondiente al vencimiento del Venezuela 2018 cupón 13,625% por US\$ 1.052 millones, mientras que en octubre la petrolera estatal tiene en su cronograma la segunda amortización del PDVSA 2020 y por último en diciembre vence el Venezuela 2018 cupón 7% por un monto de US\$ 1.000 millones. *"Estos meses serán claves no solo por el hecho de los vencimientos, sino también porque el gobierno deberá ejecutar algún movimiento en concreto para hacer frente a sus compromisos"*, recalcó Boungy.

Mientras el gobierno venezolano cae en default y los inversionistas comienzan a perder la paciencia, la cotización de los bonos de deuda experimentan un alza en 2018. El pasado 8 de enero, la Emerging Markets Traders Association (EMTA), que es la asociación que agrupa a los traders para mercados emergentes, recomendó que los bonos de Venezuela debieran negociarse flat, es decir, sin intereses acumulados. Posteriormente, el 10 de febrero, EMTA incluye a los bonos de PDVSA en su recomendación para la negociación flat. *"La recomendación del EMTA ha incidido, en parte, en que la cotización de los bonos de Venezuela y Pdvs se haya incrementado este año, debido al llamado precio sucio, cuyo valor intrínseco incluye los intereses acumulados. En lo que va de 2018, el precio promedio de la curva de bonos de Venezuela y PDVSA se ha incrementado 14%, explicado esencialmente por el alza de los bonos de Venezuela (20,35%). Mientras que la cotización de los bonos de PDVSA han subido, en promedio 5,04%",* indicó Kapital en un reporte.

(Fuente: El Estímulo)

**Liquidez creció 233% en el primer trimestre:** El Banco Central de Venezuela ha continuado aumentando aceleradamente la liquidez monetaria, hasta alcanzar niveles nunca antes vistos en la historia económica del país.

Las cifras que publica el BCV indican que en la semana del 30 de marzo (último dato disponible) la liquidez monetaria se ubicó en 423,7 billones de bolívares, un incremento de 74% en comparación con la semana final de febrero, cuando cerró en 243,1 billones de bolívares. La variación en lo que va de 2018 es significativamente superior. En la última semana de 2017 la liquidez estaba en 127,34 billones de bolívares; es decir, que en el primer trimestre de este año, el crecimiento fue de 233%.

La economista Anabella Abadi, de ODH Grupo Consultor, recordó que el incremento acelerado de la liquidez monetaria provoca más inflación e impacta la tasa de cambio en el mercado paralelo. Precisó que como la gente no quiere tener bolívares porque el poder de compra se pierde muy rápido, cada vez que reciben dinero prefieren cambiarlo por bienes escasos como alimentos, lo que presiona los precios de esos productos. Para no quedarse con los bolívares, los venezolanos también prefieren cambiar la moneda nacional por dólares, que igualmente termina impactando la tasa de cambio paralela.

Desde mediados del año pasado, los economistas advirtieron que por ser 2018 un año electoral lo más probable era que el gobierno decidiera aumentar cada vez más la liquidez monetaria para financiar sus compromisos.

(Fuente: El Nacional)

**Producción petrolera venezolana cae a 1,5 mb/d:** La producción petrolera en Venezuela volvió a caer en marzo, cuando bombeó de media 1,509 millones de barriles diarios (mb/d), un 4,85% menos que en el mes anterior, señala el informe mensual de la OPEP difundido recientemente en Viena. Estos datos, procedentes de fuentes directas venezolanas, suponen la mayor caída mensual de producción de petróleo entre los 14 socios de la OPEP.

El nivel del bombeo del país latinoamericano, uno de los cinco miembros fundadores de la OPEP, ha continuado así con el marcado declive que registra en los últimos meses. Según datos oficiales, el mes pasado PDVSA dejó de producir 77.000 b/d, mientras que otras fuentes secundarias utilizadas por la OPEP lo sitúan en 55.300 b/d, con una producción mensual en marzo de 1.488 mb/d. Desde el pasado agosto, cuando la producción era de 2,1 mb/d, la producción venezolana ha caído más de un 28%, y si se compara con 2015, cuando produjo de media 2,65 mb/d, el declive es del 43%.

El bombeo de Venezuela está en sus niveles más bajos desde hace tres décadas, con la excepción de la radical caída de extracciones durante varios meses en 2002 y 2003, cuando una huelga en PDVSA hundió el bombeo por debajo de los 100.000 barriles diarios. La grave crisis económica de Venezuela se ha dejado sentir también en PDVSA, afectada asimismo por sanciones de Estados Unidos, que restringen su financiación. Washington impuso en agosto sanciones financieras contra el Gobierno Venezolano y PDVSA, con las que prohíbe a empresas estadounidenses negociar con deuda nueva emitida por el Estado venezolano y su petrolera estatal.

PDVSA ha sido declarada en suspensión de pagos por varias agencias financieras internacionales, al retrasarse en el pago de los vencimientos de varios de sus bonos.

(Fuente: El Carabobeño)

**Reconversión monetaria llevará precio de la gasolina al promedio mundial:** A partir del 1° de mayo los precios tendrán que expresarse tanto en bolívares corrientes como en bolívares soberanos (Bs S), señala el decreto presidencial publicado en la Gaceta Oficial 41.336, como antesala a la entrada en vigencia de la nueva familia de monedas y billetes. Pero dado que la mayor parte de los servicios públicos y la gasolina mantienen precios subsidiados, el



gobierno está obligado a subir las tarifas y precios para adaptarse a las nuevas denominaciones del cono monetario. Recientemente, el presidente del BCV Ramón Lobo, reconoció que el redondeo derivado del proceso de reconversión, contemplaba la modificación de los precios de la gasolina y de los boletos del metro, por ejemplo. El gobierno no se ha pronunciado aún con detalle sobre el tema y se hacen diversos ejercicios hipotéticos suponiendo que el Ejecutivo decida mantener la subvención al combustible, así como los precios diferenciados entre la gasolina de 91 y 95 octanos. Si el precio del litro de la gasolina de 91 octanos, hoy es de un bolívar y que al re expresarse sería Bs 0,001, debe pasar a la unidad monetaria menor del nuevo cono, es decir Bs 0,50, lo que representa un aumento de 49.900%, que a la tasa de DICOM equivaldría un poco menos de US\$ 1. En el caso del combustible de 95 octanos (Bs 6 o Bs 0,006 con la reconversión), si pasa a un bolívar, que es la pieza inmediatamente superior a la de Bs 0,50 significaría un alza de 16.566%, el equivalente aproximado de US\$ 2.

Con estos precios, Venezuela pasaría de tener el litro de gasolina más barato del mundo (US\$ 0,01) a cobrar el precio promedio a nivel internacional de US\$ 1,15 por litro, de acuerdo con la más reciente publicación de Globalpetrolprices.com. Según este portal, Venezuela, Sudán, Kuwait, Irán y Argelia son los cinco países con el litro de gasolina más barata en el mundo con precios que no superan US\$ 0,37. Mientras que el país con el combustible más caro es Islandia, donde un litro cuesta US\$ 2,13. Le sigue Hong Kong, donde sus ciudadanos pagan US\$ 2,06 por litro, Mónaco con US\$ 2,02; Noruega US\$ 2,01; y Grecia con US\$ 1,91.



Fuente: globalpetrolprices.com

(Fuente: El Estímulo)

**Siete riesgos para la economía mundial:** Nunca ha habido una mayor desconexión entre la aparente fortaleza de la economía global y la magnitud de los riesgos geopolíticos, financieros y militares. Por eso, se han identificado estos siete riesgos para estar preparados. La economía global se mantendrá fuerte en 2018. La economía de USA crecerá, Europa creará más trabajo y el consumo, la inversión y las exportaciones chinas serán fuertes. Los precios más altos de los productos básicos serán un estímulo para los exportadores de los mercados emergentes. Estos factores significan que la economía mundial se expandirá el 3% en 2018, por encima del ritmo promedio anual de 2,6% (2015-17). Este panorama económico favorable es diferente de aquel en el que los titulares están dominados por la retórica proteccionista, disputas territoriales, terrorismo, el creciente cyber delito e, incluso, la amenaza de una guerra nuclear. La economía mundial ha visto períodos de alto riesgo anteriormente. Hoy el riesgo mayor: a diferencia de otros períodos en las últimas décadas, los riesgos también se originan globalmente, ya que Estados Unidos

abdica parcialmente de sus responsabilidades. Con Trump, parece llegar el final del orden global liderado por USA y el comienzo de un nuevo orden. Aunque el nuevo orden surgirá en la próxima década, habrá un período de incertidumbre, a medida que múltiples poderes mundiales y regionales compiten por la influencia. Los principales riesgos para el orden político y económico mundial son, entre los políticos están que Estados Unidos convierte la retórica proteccionista en acción, y varios países salen de la zona euro. Entre los riesgos financieros se vislumbran que la crisis del mercado de valores desencadene una recesión económica; un gigantesco ataque cibernético paralice la actividad online; los precios del petróleo bajen a medida que el acuerdo de la OPEP se desintegra; y una posible crisis económica en China. Y entre los riesgos militares se cuentan que las guerras subrogadas en Oriente Medio se hagan globales, y las hostilidades en el Mar del Sur de China y la Guerra entre Corea. Nada de eso puede parecernos extraño. Las bolsas mundiales entraron en un período de volatilidad pronunciado a principios de febrero, después de un largo "Bull Market", elevando la preocupación de que podría ser el comienzo de una desaceleración pronunciada. A continuación se detallan los siete riesgos enunciados:

**1.- Proteccionismo y desplome del comercio mundial:** Habrá un mayor crecimiento del comercio mundial en 2018-2019, impulsado por un fuerte aumento de las exportaciones en los mercados emergentes y crecimiento económico en China. Sin embargo, existe el riesgo de que Trump traduzca su retórica proteccionista en acciones más concretas que dañen severamente el comercio mundial. Los dos escenarios preocupantes son la retirada de Norteamérica del NAFTA y sus medidas sancionadoras o restrictivas contra China, que provocarían una indeseable guerra comercial.

**2.- El poder de Pekín:** El Partido Comunista de China (octubre de 2017) marcó un hito al declarar su búsqueda de estatus de gran potencia líder con una fuerza militar de primera clase para 2050. China intenta ser mucho más influyente en asuntos internacionales, en un momento en que la hegemonía global de Norteamérica está disminuyendo. Si ocurrieran enfrentamientos militares, las consecuencias económicas serían significativas. El crecimiento económico sufriría y las redes regionales de suministro y las principales rutas marítimas podrían verse afectadas.

**3.- Ciberataques:** Un ciberataque importante paraliza las actividades empresariales y gubernamentales. Existe el riesgo de que la frecuencia y la gravedad de los ciberataques aumenten en una medida tal, que las redes empresariales y gubernamentales puedan manipularse durante un período prolongado. Hubo ciberataques de alto perfil durante 2017, (WannaCry y Petya), que afectaron a numerosas redes mundiales, aunque el daño fue contenido. La guerra cibernética es emprendida por diferentes actores, tanto redes patrocinadas por estados como por redes criminales y emplean muchas técnicas. Algunos ataques recientes se han centrado en el uso de ransomware, para obtener ganancias financieras mediante la explotación de las vulnerabilidades de la red.

**4.- Recesión en China:** Se espera que China registre otro año de crecimiento en 2018, pero hay dudas sobre cuánto tiempo puede retrasar su desapalancamiento sin generar problemas en un sector financiero demasiado estresado. Aunque no se quiera hablar de ello, China podría estar entrando en recesión.

**5.- El polvorín de Corea:** Las tensiones entre USA y Corea del Norte han sido una constante geopolítica desde el final de la Guerra de Corea en 1953. Sin embargo, la situación en la Península Coreana actualmente parece más grave debido al progreso del régimen norcoreano en el desarrollo de un misil de largo alcance, que puede amenazar suelo americano. Aumentando más el riesgo, Trump ha adoptado una postura más dura hacia Corea del Norte. Los recientes acontecimientos con el acercamiento entre las dos Coreas parece haber restado importancia a este riesgo.

**6.- Medio Oriente y energía:** La rivalidad entre Arabia e Irán dura décadas. Se está intensificando y existe un riesgo pequeño, pero real, de conflicto directo entre los dos países en los próximos años, a medida que la región se polariza más entre las dos partes. Con un Irán expansionista, combinado con una generación joven saudí encabezada por el príncipe heredero, Mohammed bin Salman al-Saud, esta

**Ventas vehículos Abril 2018**(1): 197 unidades. (65,0% Nac. 35,0% Imp.) -o- **Producción vehículos Abril 2018**(1): 61 unidades.

**Inflación (extra oficial) Abril 2018**(2): 80,1% **Anualizada**(2): 13.779% -o- **Tasas de Interés Mar. 2018**(3): Activa 21,70%; Pasiva 14,50%

**Prestaciones Mar. 2018**(3): 18,10% -o- **Cesta petrolera venezolana** (23 al 27/04/2018) (4): 406,31 Yuanes (US\$ 64,28).

(Fuentes: Cavenez(1), Comisión de Finanzas AN(2), BCV(3), Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería(4), y cálculos propios)



tendencia se está revirtiendo. El príncipe heredero encabezó una intervención militar saudí en Yemen desde 2015 y un boicot contra Qatar, desde junio de 2017, ambos dirigidos a reducir la influencia iraní. Con Trump intensificando su retórica incendiaria y ampliando las sanciones unilaterales contra Irán, Estados Unidos está inflamando las tensiones en la región. En el peor de los casos, estas batallas podrían llevar a un conflicto más amplio en la región del Golfo, cerrando el estrecho de Hormuz y paralizando los mercados mundiales de energía. En un período en el que ya esperamos que las reservas mundiales de petróleo caigan, cualquier interrupción en el suministro del Golfo se traduciría rápidamente en un aumento repentino de los precios y, en consecuencia, afectaría severamente las perspectivas de crecimiento económico mundial.

**7.- Problemas en la zona euro:** Es probable que Grecia deje la zona euro a medio plazo. Posiblemente, otros países no le imiten, pero si lo hicieran, sería perjudicial para la economía europea y la mundial. Si más países dejaran la zona del euro (aparte del Brexit), la economía mundial se desestabilizaría.

No decimos que lo peor vaya a suceder, sino que hay riesgos reales y hay que estar prevenidos.  
**(Fuente: Cinco Días)**

**Endeudamiento mundial es mayor al del 2009:** El endeudamiento de los países se encuentra en niveles récord, estimulado por China, los cuales superan el anterior máximo de la crisis financiera mundial de 2009 y representa un riesgo para la economía global, advirtió recientemente el FMI. Según el Reporte de estabilidad financiera, dado a conocer en el contexto de la reunión anual de primavera de la institución, la deuda global total alcanzó US\$ 164 billones en 2016 y representa 225% del PIB mundial. El mundo debe ahora 12% más que el récord anterior de 2009, señaló el FMI, que atribuye este aumento del endeudamiento a China, que por sí sola representa 43% del incremento desde 2007. La mayor parte del endeudamiento proviene de las economías avanzadas. Pero, en la pasada década mercados emergentes han sido responsables del más grande aumento, apuntó Vitor Gaspar, jefe del FMI para Asuntos Presupuestarios, durante la presentación del informe.

El endeudamiento continuará después de la aprobación de una reforma fiscal en Estados Unidos que aumentará su déficit presupuestario en un billón de dólares en los próximos tres años, lo que elevará la deuda del país a 116,9% del PIB para 2023.

El FMI expresó su preocupación por este aumento de la deuda global. Para los países desarrollados, representa 105% del PIB, el nivel más alto desde la Segunda Guerra Mundial, y para los países emergentes alcanza 50%, algo no registrado desde la crisis de la deuda de 1980, que golpeó con fuerza a las economías en desarrollo.

En contraste, la relación deuda-PIB se ubica a un bajo nivel histórico en países de ingresos reducidos, aunque Gaspar notó que ello derivó en parte a la asistencia mediante iniciativas de alivio de deuda de la comunidad internacional. La experiencia muestra que los gobiernos más exitosos son los que se preparan con anticipación cuando aparecen nubes en el horizonte, enfatizó Gaspar, y pidió a los estados que tomen medidas para evitar encontrarse con las manos atadas en caso de crisis. El endeudamiento y los déficit importantes minan la capacidad de los gobiernos de responder con políticas fiscales que sostengan a la economía en caso de una recesión, indicó el FMI.

El endeudamiento está en un nivel muy alto en todo el mundo y suele suscribirse en dólares, resaltó el economista jefe del FMI, Maurice Obstfeld, durante la reciente presentación de las perspectivas económicas de la institución financiera. Así, si Estados Unidos incrementa sus tasas de interés más rápido de lo esperado, los mercados emergentes podrían sufrir las consecuencias.  
**(Fuente: Gerente)**

**La propiedad automotriz privada desaparecerá:** Analistas de la industria automotriz norteamericana y europea han subrayado su percepción de que en el futuro la propiedad individual y privada de vehículos automotores no tendrá razón de ser, anticipando que la tendencia al medio plazo apuntará hacia sistemas compartidos, hacia la industria del rent-a-car y hacia otras modalidades.

El constante incremento en el precio de los vehículos es consecuente con la necesidad de mantenerlos técnicamente actualizados y de atender normativas cada vez más exigentes de seguridad y ambiente, señalan en Europa. Ya en Europa están tomando auge iniciativas particulares como el "car pooling" y el "car sharing". En el primer caso, un grupo de particulares cubre el costo de adquisición y mantenimiento de un automóvil para usarlo entre todos, lo cual resulta muy ventajoso en caso que las personas vivan y trabajen en zonas parecidas, bajo horarios similares. En el segundo caso el esquema compartido ("car sharing") se administra a través de una empresa, que cede un carro a un particular para que éste cubra el trayecto desde el punto A hasta el punto B, lugar donde ya está esperando otro usuario para hacer el recorrido a la inversa, o hacia un tercer punto. Transnacionales como La Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi ya están desarrollándose hacia éste sentido.

Expertos de la industria afirman que el "car sharing" y el "rent-a-car" son alternativas adecuadas, porque colocan la responsabilidad de mantener el carro mecánicamente atendido en una empresa, que aplicará rutinas de mantenimiento y reparación adheridas a las recomendaciones de los fabricantes de los vehículos. Otros expertos añaden que estas empresas podrían "verificar la seriedad del conductor y rechazar las solicitudes de conductores que tengan muchas multas". Algunos visionarios piensan que en el futuro la movilidad individual debe ser un tema corporativo y no individual. "Un car pooling todavía depende de que los usuarios hagan el mantenimiento del vehículo de manera responsable, tal como pasa en los vehículos particulares. Una empresa, en cambio, disolverá el costo del mantenimiento dentro del costo del servicio en sí, de un modo más eficiente", observaron.

Las opciones de compartir carro en el futuro serán cada vez más viables a medida que la industria automotriz desarrolle más y mejores sistemas de conducción autónoma. "Los vehículos del futuro se diseñarán para mover a personas de un lado a otro y los sistemas de manejo autónomo permitirán que hagan un recorrido pre determinado, lo cual permitirá usar mejor la actual infraestructura vial. Es decir, podremos poner más vehículos en circulación sin necesidad de hacer más carreteras, porque se eliminarán los retrasos a causa de vehículos que se accidentan en la vía, de conductores que chocan entre ellos, de infracciones de tránsito y demás vicios que hoy tienen los automovilistas", explicaron en EEUU. Bob Lutz - antiguo directivo de importantes empresas transnacionales automotrices como GM y Chrysler, avaló estas posiciones, añadiendo: "Cuando esto ocurra, la gente dejará de comprar automóviles, porque no será económicamente viable, ni habrá ningún tipo de orgullo en poseer una de estas cajas que se conducen a sí mismas. Todos se limitarán a contratar su servicio de transporte". Según la predicción de Lutz, el principal cliente de las empresas fabricantes de automóviles a corto plazo, no será ni el concesionario, ni el automovilista, serán las transnacionales del rent-a-car o del servicio de alquiler de automóviles con chófer, aunque ya éste último dejará de ser humano, para ser virtual. La masificación del uso compartido del automóvil no involucrará el servicio de taxi, entendiendo este como el alquiler de un automóvil con chófer.



**(Fuente: Automotive News)**

**Ventas vehículos Abril 2018**(1): 197 unidades. (65,0% Nac. 35,0% Imp.) -o- **Producción vehículos Abril 2018**(1): 61 unidades.  
**Inflación (extra oficial) Abril 2018**(2): 80,1% **Anualizado**(2): 13.779% -o- **Tasas de Interés Mar. 2018**(3): Activa 21,70%; Pasiva 14,50%  
**Prestaciones Mar. 2018**(3): 18,10% -o- **Cesta petrolera venezolana** (23 al 27/04/2018) (4): 406,31 Yuanes (US\$ 64,28).  
**(Fuentes: Cavenez**(1), **Comisión de Finanzas AN**(2), **BCV**(3), **Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería**(4), **y cálculos propios)**





**China liberará su industria automotriz:** China levantará progresivamente hasta 2022 las restricciones que impiden a los fabricantes de automóviles extranjeros poseer una participación mayoritaria en una filial en el gigante asiático. La medida era una promesa del Presidente Xi Jinping para abrir su economía al exterior y pondrá fin a las trabas que han avivado una disputa comercial con Estados Unidos y tensaron las relaciones con otros socios comerciales.

Actualmente los grupos extranjeros no están autorizados a tener más del 50% de una compañía del sector automóvil chino y, además, están obligados a asociarse a compañías locales de propiedad estatal y en número limitado, una medida que les exige compartir su tecnología con potenciales competidores. Este tope será suprimido en el 2018 en la producción de vehículos eléctricos e híbridos, en el 2020 para los vehículos comerciales y en el 2022 para los vehículos particulares, indicó la agencia de planificación en un comunicado. A partir del 2022 los inversores extranjeros también podrán invertir en más de dos empresas en el sector del automóvil. Quizá esta decisión ayude a ablandar la postura proteccionista del Presidente estadounidense, Donald Trump, quien había amenazado con subir los aranceles a importaciones chinas valoradas en US\$ 150.000 millones. En paralelo Pekín suprimirá este año los límites en la participación de los inversores extranjeros en el sector de la construcción naval (en particular en la concepción, la producción y la reparación de barcos) así como en la construcción aeronáutica. Estados Unidos y la Unión Europea reclaman desde hace años el fin de las restricciones chinas al capital extranjero y piden que China abra su economía en estos sectores, dominados por grupos estatales.

China es el mayor mercado automovilístico del mundo, con 28,9 millones de vehículos vendidos en el 2017, según la federación profesional CAAM. A pesar de su obligación de asociarse con grupos chinos, las marcas extranjeras representaban un 55% del mercado en el primer trimestre de 2018.

(Fuente: Euro News)

**Europa endurecerá homologación de los vehículos:** El pleno del Parlamento Europeo respaldó recientemente las nuevas normas que endurecen el sistema europeo de homologación de vehículos en el bloque comunitario, que tienen el objetivo de evitar nuevos escándalos como el fraude de manipulación de emisiones de Volkswagen desvelado en el 2015. La Eurocámara aprobó con 547 votos a favor, 83 en contra y 16 abstenciones el nuevo Reglamento, que ahora debe recibir el visto bueno de los Estados miembros. Estas nuevas reglas entrarán en vigor el 1º de septiembre del 2020.

Así, las normas aclaran las responsabilidades de autoridades nacionales, centros encargados de controles y organismos de supervisión del mercado, con el objetivo de reforzar su independencia y evitar conflictos de intereses. En concreto, obligan a cada país a realizar un número mínimo de inspecciones de vehículos cada año, por ejemplo, uno por cada 40.000 vehículos vendidos en ese país en el ejercicio anterior. Además, al menos el 20% de esos controles deberán evaluar el nivel de emisiones contaminantes.

La nueva normativa da el poder a la Comisión Europea de efectuar controles e inspecciones por su parte para verificar el cumplimiento de la legislación, ordenar la retirada de algún modelo si fuese necesario e imponer sanciones de hasta 30.000 euros a los fabricantes por cada vehículo que no cumpla con las reglas. De la misma forma, el Reglamento introduce un nuevo régimen de inspecciones con la idea de garantizar que los vehículos mantienen durante toda su vida útil un nivel de emisiones contaminantes dentro de los límites permitidos. Además, los servicios técnicos que se encargan de la verificación serán sometidos a auditorías periódicas e independientes. Los propietarios de los vehículos, además, tendrán derecho a un reembolso si se ven obligados a reparar su vehículo para arreglar defectos que posteriormente obliguen a retirar el producto. Por último, los talleres independientes tendrán que tener acceso a toda la información necesaria sobre los vehículos para poder competir en condiciones de igualdad con los fabricantes y contribuir así a que bajen los precios de sus servicios.

(Fuente: EcoNoticias)

**Mas tecnología y desempeño en la nueva Luv DMax:**

Adaptada para las exigentes condiciones geográficas y climatológicas de Colombia y destinada para el trabajo duro, llega al país andino la nueva Chevrolet Luv DMax con mayor potencia, superior rendimiento y más tecnología. Su motor con calibración VGS de 2,5 litros diesel cuenta con torque constante desde bajas revoluciones lo que asegura un desempeño único al conducir, mejor arranque, menor consumo de combustible y tracción 4x4 que se puede accionar en movimiento (Sistema Shift On The Fly). La nueva Chevrolet Luv DMax en la versión Full Equipo tiene un excelente equipamiento de seguridad activa como el sistema de frenos ABS + EBD, control de tracción y control electrónico de estabilidad que ayudan a conducir el vehículo en diferentes situaciones de emergencia o en terrenos complejos. También incluye el Asistente de Arranque en Pendiente (HSA) y el control de descenso que asiste al bajar por terrenos de alta inclinación y de difíciles condiciones de adherencia por lo que el conductor sólo debe preocuparse por dar dirección al vehículo mientras la DMax hace el trabajo difícil. La seguridad pasiva de la Chevrolet Luv DMax está garantizada ya que la estructura de alta rigidez, las barras de protección contra impactos en las puertas y la columna de dirección colapsable permiten una excelente absorción de la energía en caso de choque en conjunto con los cinturones de seguridad retráctiles en todos los puestos. Los niños podrán viajar con una alta protección porque se cuenta con anclajes Isofix / Latch para la adecuada sujeción de sillas infantiles en la parte trasera del vehículo. Adicionalmente, la cámara de reversa ayuda a facilitar el estacionamiento y provee mayor seguridad cuando se está retrocediendo.

Se encuentra disponible la nueva Chevrolet Luv DMax en las versiones Cabina Doble (4x2, Work o Full) y Cabina Sencilla (4x2 ó 4x4). Esta pick up renovada y con capacidad de carga mayor a una tonelada es ideal para emprendedores y trabajadores independientes que necesitan un vehículo que les garantice comodidad y seguridad en el trabajo y en tareas difíciles.



(Fuente: Motor On Line)

**Ventas vehículos Abril 2018<sup>(1)</sup>:** 197 unidades. (65,0% Nac. 35,0% Imp.) -o- **Producción vehículos Abril 2018<sup>(1)</sup>:** 61 unidades.  
**Inflación (extra oficial) Abril 2018<sup>(2)</sup>:** 80,1% **Anualizada<sup>(2)</sup>:** 13.779% -o- **Tasas de Interés Mar. 2018<sup>(3)</sup>:** Activa 21,70%; Pasiva 14,50%  
**Prestaciones Mar. 2018<sup>(3)</sup>:** 18,10% -o- **Cesta petrolera venezolana** (23 al 27/04/2018) <sup>(4)</sup>: 406,31 Yuanes (US\$ 64,28).  
(Fuentes: Cavenez<sup>(1)</sup>, Comisión de Finanzas AN<sup>(2)</sup>, BCV<sup>(3)</sup>, Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería<sup>(4)</sup>, y cálculos propios)



PRECIOS INTERNACIONALES DE LAS MATERIAS PRIMAS Y TIPOS DE CAMBIO EN VENEZUELA  
-Abril 2018-

DIA	Acero (Steel billet) (US\$/Ton.)	Aluminio primario (US\$/Ton.)	Aluminio aleado (US\$/Ton.)	Cobre (US\$/Ton.)	Níquel (US\$/Ton.)	Petróleo WTI (US\$/barril)	Plomo (US\$/Ton.)	Zinc (US\$/Ton.)	Tipo de cambio (Bs./Euro) DICOM II
2	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	63,01	N.D.	N.D.	61.169,03
3	550,00	2.008,00	1.800,00	6.755,00	13.555,00	63,51	2.399,50	3.284,00	61.169,03
4	525,00	1.972,00	1.806,00	6.625,00	13.060,00	63,37	2.380,00	3.249,00	61.169,03
5	512,00	1.969,00	1.770,00	6.767,00	13.285,00	63,65	2.383,50	3.234,00	61.169,03
6	524,00	1.967,00	1.800,00	6.703,00	12.890,00	62,06	2.358,50	3.222,00	60.795,90
9	532,00	2.113,00	1.850,00	6.767,00	13.240,00	63,61	2.397,00	3.216,50	60.795,90
10	535,00	2.171,50	1.890,00	6.888,00	13.700,00	65,51	2.401,00	3.240,00	60.795,90
11	535,00	2.253,00	1.870,00	6.930,50	13.740,00	66,82	2.388,00	3.236,50	60.795,90
12	529,00	2.220,50	1.870,00	6.756,00	13.585,00	67,07	2.333,00	3.115,00	60.795,90
13	538,00	2.325,00	1.870,00	6.830,00	14.005,00	67,27	2.329,00	3.121,00	73.315,90
16	534,50	2.358,50	1.865,00	6.811,50	14.150,00	66,22	2.341,50	3.116,00	73.315,90
17	538,00	2.375,50	1.895,00	6.784,00	13.950,00	66,52	2.342,00	3.115,00	73.315,90
18	555,00	2.527,50	1.950,00	6.933,00	15.100,00	68,47	2.377,50	3.186,00	73.315,90
19	555,00	2.597,50	1.950,00	6.941,50	15.700,00	68,29	2.345,00	3.231,50	73.315,90
20	548,00	2.463,00	1.960,00	6.939,00	14.640,00	68,38	2.366,00	3.243,50	82.159,08
23	550,00	2.452,00	1.965,00	6.923,00	14.050,00	68,64	2.348,00	3.215,00	82.159,08
24	550,00	2.222,00	1.940,00	6.987,00	14.250,00	67,70	2.348,50	3.240,50	82.159,08
25	540,00	2.248,00	1.940,00	6.960,50	14.120,00	68,05	2.325,00	3.162,00	82.159,08
26	539,00	2.204,00	1.935,00	6.885,50	13.945,00	68,19	2.300,50	3.098,00	82.159,08
27	555,00	2.248,00	1.915,00	6.796,00	13.970,00	67,97	2.335,00	3.119,50	83.345,10
30	555,25	2.223,00	1.915,00	6.781,00	13.720,00	68,10	2.343,00	3.170,50	83.345,10

Los días que no aparecen reflejados (N.D.) son porque son días feriados o bancarios, y la información no estuvo disponible en la fuente consultada

	Acero (Steel billet) (US\$/Ton.)	Aluminio primario (US\$/Ton.)	Aluminio aleado (US\$/Ton.)	Cobre (US\$/Ton.)	Níquel (US\$/Ton.)	Petróleo (WTI) (US\$/barril)	Plomo (US\$/Ton.)	Zinc (US\$/Ton.)
Variación 30/04/2018 vs. 29/03/2018	3,8%	11,3%	5,2%	1,4%	3,6%	5,8%	-2,8%	-4,8%
Variación 30/04/2018 vs. 31/01/2018	1,4%	-0,1%	0,5%	-4,5%	1,2%	5,0%	-10,7%	-11,7%
Variación 30/04/2018 vs. 31/10/2017	5,6%	3,9%	3,2%	-0,3%	15,8%	25,2%	-3,2%	-4,5%
Variación 30/04/2018 vs. 28/04/2017	31,0%	15,2%	12,6%	19,2%	44,6%	38,0%	2,8%	20,1%

**NOTAS:** N.D.: Información no disponible en la fuente consultada

**FUENTES:** London Metal Exchange -LME- para Acero, Aluminio primario y aleado, Cobre, Níquel, Plomo y Zinc  
West Texas Intermediate -WTI- para petróleo, tomado de El Mundo, Economía & Negocios  
Tipos de Cambio (Bs./US\$): El Mundo, Economía & Negocios

**Ventas vehículos Abril 2018**<sup>(1)</sup>: 197 unidades. (65,0% Nac. 35,0% Imp.) -o- **Producción vehículos Abril 2018**<sup>(1)</sup>: 61 unidades.  
**Inflación (extra oficial) Abril 2018**<sup>(2)</sup>: 80,1% **Annualizada**<sup>(2)</sup>: 13.779% -o- **Tasas de Interés Mar. 2018**<sup>(3)</sup>: Activa 21,70%; Pasiva 14,50%  
**Prestaciones Mar. 2018**<sup>(3)</sup>: 18,10% -o- **Cesta petrolera venezolana** (23 al 27/04/2018) <sup>(4)</sup>: 406,31 Yuanes (US\$ 64,28).  
(Fuentes: Cavenez<sup>(1)</sup>, Comisión de Finanzas AN<sup>(2)</sup>, BCV<sup>(3)</sup>, Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería<sup>(4)</sup>, y cálculos propios)