



Boletín Informativo No. 19/2013: Tips Económicos, Octubre 2013

16 de Octubre, 2013

Comisión de Relaciones Institucionales y con los Asociados

Contenido

✓ Alta inflación y bajo crecimiento agobian al país	Pag. 1
✓ Somos el país menos competitivo de Suramérica	Pag. 1
✓ BCV afina proyecto para retorno del mercado permuta ...	Pag. 1
✓ Liquidez monetaria sube 64% en un año	Pag. 2
✓ Superávit comercial de AL caerá 80% este año	Pag. 2
✓ Ford aumenta en un 50% sus ventas en China	Pag. 2
✓ Industria automotriz argentina suspende producción ..	Pag. 3
✓ DongFeng podría asociarse con grupo PSA	Pag. 3
✓ Citroen evalúa ensamblar en Venezuela	Pag. 4
✓ 5 nuevas marcas de vehículos chinos llegarán al país ...	Pag. 4
✓ Precios de materias primas (Sep. 2013)	Pag. 5

Alta inflación y bajo crecimiento agobian al país: Según indicó el Fondo Monetario Internacional (FMI) en su resumen de perspectivas económicas hasta abril de 2013, el nivel inflacionario en economías emergentes de América Latina se posicionaría este año en 6,1%, superando por muy poco la cifra de 2012. Además, las proyecciones del estudio apuntan a un 5,7% para el 2014 y apenas un 5,1% para 2018. El ente internacional afirma que *"las tasa de inflación permanecen, en general, bajo control en las economías de mercados emergentes y en desarrollo pese a que las tasas de desempleo se encuentran en niveles típicamente bajos, los saldos en cuenta corriente están disminuyendo, el crédito es pujante y los precios de los activos son altos"*.

Sin embargo, ¿qué hay de las economías latinoamericanas y caribeñas que se alejan de ese margen estimado promedio? Este es el caso de unos tres países de la región. El reporte del FMI señala a Venezuela como el país que marcó la mayor variación inflacionaria anual en América Latina y el Caribe al cerrar el 2012 con una cifra de 21,1%, halagadora después de haber reducido 5 puntos con respecto al 2011. Sin embargo, el organismo no estima que el panorama decreciente, que para entonces ofreciese el margen de precios al consumidor, se mantenga este año. La inflación proyectada para finales de 2013 es de 27,3%. Así mismo, Argentina se sitúa como el segundo país con la inflación más alta en la región. La nación del sur, después de cerrar 2012 con un alto (aunque modesto en comparación a Venezuela) porcentaje de variación inflacionaria anual de 10,0%, proyecta unos 9,8 puntos para el cierre del año corriente. Trinidad y Tobago, por su parte, toma el tercer lugar en la región con un cierre 9,3% para el 2012 y una proyección de 5,6 puntos para finales de este año.

En cuanto al Producto Interno Bruto de estos inflacionarios países, el reporte señala que para Argentina la variación porcentual anual resultado de 2012 (1,9%) se incrementará en 2013 a un 2,8% y posiblemente a 3,5% para 2014. Así mismo, Trinidad y Tobago ensalzarían su variación de 0,4% a un 2,0% para finales de este año. No obstante, por el lado venezolano, si bien el informe reconoce el 5,5% de variación que cerró el 2012, para 2013 espera un incremento de tan sólo 0,1%, muy por debajo de las expectativas gubernamentales, que ya habían reducido la cifra meta de este año de 6 a 3%. Para 2014, el FMI proyecta un incremento de 2,3% para Venezuela.

Muy a pesar de todo esto, el estudio Económico de América Latina y el Caribe, presentado por Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal) para el año 2013 dice que en Venezuela *"las remuneraciones de los trabajadores aumentaron en términos nominales un 23,6% entre el cuarto trimestre de 2011 y el cuarto trimestre de 2012, lo cual implica una mejora en términos reales, pues la inflación durante el periodo fue del 18,7%. Las remuneraciones en el sector privado aumentaron un 26,9%, mientras que en el sector público lo hicieron en un 17,2%. Durante el primer trimestre de 2013, las remuneraciones cayeron en términos reales, pues el incremento nominal fue del 2,1% respecto del cuarto trimestre de 2012, en tanto que la inflación fue del 8,6%"*.

Así mismo, el organismo espera *"un deterioro de las remuneraciones reales"* para 2013, *"sobre todo debido a la aceleración de la inflación"*.

(Fuente: Mercado de Dinero)

Somos el país menos competitivo de Suramérica: El Informe Global de Competitividad 2013-2014, elaborado por el Foro Económico Mundial, cataloga a Venezuela como uno de los países

menos competitivos del mundo al ubicarlo en el peldaño 134 de una lista de 148 naciones. Venezuela desciende tres escalones respecto al informe anterior y en América solo es capaz de superar a Haití.

El índice, define la competitividad como la serie de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país y se calcula reuniendo datos de doce categorías que incluyen variables como educación, entorno macroeconómico, infraestructura y preparación tecnológica. Al observar el resto de Latinoamérica resalta que cinco países, Ecuador, El Salvador, Costa Rica, Bolivia y Nicaragua mejoran sus posiciones, mientras que Chile, Brasil, México, Uruguay, Guatemala, Honduras, Argentina y Paraguay retroceden. Colombia, Panamá, República Dominicana y Perú mantienen sus posiciones respecto al informe del año pasado.

Al referirse a América Latina como un todo el informe indica que *"la región sigue afectada por un funcionamiento de las instituciones débil, infraestructura deficiente e ineficiencia en la asignación de factores de producción, como resultado de un nivel insuficiente de competencia"*. Agrega que persiste *"una brecha en materia de formación y capacitación, tecnología e innovación que impide a muchas compañías y naciones avanzar hacia actividades de mayor valor añadido"*.

A escala mundial la innovación y entornos institucionales más robustos tienden a mejorar la competitividad de países desarrollados. El informe coloca a Suiza en la cúspide de la competitividad por quinto año consecutivo, mientras que Singapur y Finlandia permanecen en segundo y tercer lugar. Alemania sube dos lugares para situarse en el cuarto peldaño y Estados Unidos deja atrás cuatro años de declive para escalar dos lugares y ubicarse en el quinto escalón. El grupo de las principales economías emergentes Brasil, Rusia, India, China y Suráfrica (BRICS) debe llevar adelante reformas importantes. De los cinco países BRICS, la República Popular China se sitúa en el puesto 29, seguida por Sudáfrica que está en el 53, Brasil el 56, India 60 y Rusia 64.

(Fuente: El Universal)



BCV afina proyecto para retorno del mercado permuta:

La vuelta del mercado permuta parece ser un hecho. El BCV y el Ministerio de Finanzas tienen listo el proyecto para la reapertura de este mecanismo que estaría operativo para el mes de diciembre y que

volverá a funcionar bajo el ojo vigilante del Estado, según aseguran fuentes del instituto emisor. Sus operadores serán las casas de bolsa que tengan la autorización, y la banca que, hasta el momento ha sido la única intermediaria en las políticas cambiarias establecidas por el Ejecutivo desde el cierre del mercado permuta en 2010. Tal decisión ameritaría también despenalizar estas operaciones que estaban prohibidas en la Ley de Ilícitos Cambiarios y en la Ley del Mercado de Valores. Por lo que trabajan en la revisión del marco legal en conjunto con la Asamblea Nacional.

El presidente de la Comisión de Finanzas, Ricardo Sanguino, confirmó que ya tienen una primera propuesta de reforma de estos dos instrumentos legales, que se orientan a modificaciones desde el punto de vista operativo que, en ambas normas, impedirían este tipo de operaciones, al tiempo que se aumentan las sanciones a quienes incurran en actos tipificados como delito. Dijo que se trata de precisar la aplicación de la ley. *"Lo importante es que las leyes se desarrollan y tienen un tiempo de aplicación, y una vez que ha cesado el motivo por el cual fueron creadas, entonces surgen otros instrumentos que se ajustan a las nuevas realidades"*, indicó el asambleísta. La idea de reabrir el mercado permuta es *"dar mayor fluidez al mercado de divisas"* y *"flexibilizarlo"*, según señaló. Sanguino, quien no ahondó en los detalles de las modificaciones de ambas normas, señaló que entre lo que se estaría reformando en la Ley de Ilícitos Cambiarios es el aspecto que establece que es el BCV el organismo que tiene las competencias para definir y normar las operaciones con títulos valores

Ventas vehículos Sep. 2013: 7.653 unids. (88,1% Nac. 11,9% Imp.) -o- **Producción vehículos Sep. 2013:** 7.106 unids.

Inflación Septiembre 2013: Mes 4,4%; Acum.: 38,7% -o- **Tasas de Interés Ago. 2013:** Activa: 16,56%; Pasiva: 14,50%

Prestaciones Sep. 2013: 15,13% -o- **Cesta petrolera venezolana:** (23 al 27/09/2013): US\$/bbl 99,39.

(Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)



de la República, mientras que sería el Ministerio de Finanzas el que tipifique los delitos. Cosa que ya ocurre.

En el caso de las sanciones, el diputado dijo que la ley será más rigurosa y específica: las penas de cárcel aumentan; por ejemplo, quienes obtengan divisas bajo engaño, alegando causas falsas o valiéndose de cualquier medio fraudulento, pueden pagar entre 6 y 14 años de prisión. En la ley aún vigente este delito es penado, además de las medidas administrativas, con 3 a 7 años de prisión. Además, se incluye a la Superintendencia de Valores entre los entes supervisores, así como la autorización de las operadoras; se define lo que son grupos de delincuencia organizada; se establecerá que ante las autoridades de aduana y no la autoridad cambiaria donde se reportarán las personas naturales y jurídicas que importen o exporten, ingresen o egresen desde y hacia el territorio venezolano más de US\$ 10.000 o su equivalente en otras divisas. La aduana lo comunicará a los entes con competencia.

Aunque se dijo que estas reformas podrían ser analizadas en la Habilitante que solicitó el presidente Nicolás Maduro, ahora es un trabajo que hacen en conjunto la AN y el Ejecutivo, y que se espera que sea revisado y debatido al regreso del receso parlamentario. Los equipos técnicos deben revisar todo el marco jurídico del sistema financiero nacional para verificar que no existan contradicciones que generen trabas. El propio ministro de Finanzas, Nelson Merentes, señaló estar confiado en que existe consenso entre opositores y oficialistas en el Parlamento para "hacer cosas que aceleren la mejor conducta de la economía". Así lo afirmó en entrevista con José Vicente Rangel. "El Parlamento trabaja en adaptarlas al momento y se espera que trascienda la coyuntura".

El ministro de Finanzas también aseguró que la Ley de Ilícitos Cambiarios "no ha cumplido los objetivos correspondientes" y que el mercado estaba "perturbado"; por tal motivo, dijo que ambas leyes debían ser reformadas, "trabajar el tema en conjunto con los empresarios y los inversionistas y drenar". Fuentes del Ejecutivo, por su parte, aseguran que efectivamente el Gobierno debe "drenar las presiones del mercado". Pues no sólo las leyes han sido infructuosas, también han sido insuficientes las medidas tomadas por el Ejecutivo para detener el mercado no oficial y atender las necesidades de divisas. Deben atender el desabastecimiento de productos, la inflación que toca niveles históricos y una divisa no oficial desbordada que es el marcador de la economía. Existe además una Bolsa Pública de Valores cuyas capacidades están subestimadas, que funciona con operaciones muy limitadas. Mientras, las empresas de capital extranjero no pueden repatriar sus dividendos y acumulan grandes cantidades de bolívares, que hacen poco atractivo invertir en Venezuela.

(Fuente: El Mundo, Economía&Negocios)



Liquidez monetaria sube 64% en un año:

La economía tiene severos desequilibrios que se reflejan en el comportamiento de la inflación y en ese avance de los precios ha incidido la política del BCV y de Finanzas de aumentar el dinero en circulación. Las estadísticas del instituto emisor muestran que al cierre del 23 de agosto la liquidez monetaria alcanzó los 900,2 millardos de bolívares y en un año se disparó 64%, pues para el mismo período de 2012 estaba en 549,6 millardos de bolívares. Analistas señalan que las acciones del BCV de fabricar más bolívares para atender las necesidades de las empresas públicas ha acentuado los desequilibrios. En 12 meses el financiamiento del instituto emisor a Pdvs y las industrias públicas se disparó y pasó de 111,4 millardos de bolívares a 246,2 millardos de bolívares. Y esa inyección de recursos a las empresas estatales demuestra que el ente crea más dinero para cubrir parte del déficit del sector público.

Aunado al financiamiento del BCV, el mayor gasto del Gobierno también eleva la liquidez. La contracción que registraron los egresos durante la primera mitad del año ya se está revirtiendo. Desde hace varias semanas han aumentado los desembolsos que se orientan al funcionamiento de los entes oficiales así como a los pagos de salarios y otros compromisos. La firma Ecoanalítica publicó en un informe que a partir de este tercer trimestre habrá un mayor impulso fiscal por la cercanía de las elecciones municipales y calculó que "el gasto mensual

promedio de los dos últimos trimestres se ubicará en torno a 55,5 millardos de bolívares, y subirá 40,3% con relación al promedio mensual de 39,5 millardos de bolívares del primer semestre". Analistas explican que la expansión monetaria en gran medida impacta en la inflación, porque una porción de esos bolívares, al no orientarse a la compra de bienes, tiene como destino el mercado paralelo, que marca los costos en varios componentes del índice nacional de precios. Comentan que en la medida que siga creciendo la liquidez se incrementa el diferencial cambiario.

El Presidente Nicolás Maduro en diversas oportunidades ha señalado que tomarán medidas para "torcerle el brazo al dólar paralelo", pero las acciones van en sentido contrario. Parte del control a ese mercado se garantiza con una mayor fluidez en la entrega de divisas, sin embargo, ello no se concreta. El informe Síntesis Financiera indica que el Gobierno transita a un ritmo lento en la atención de las necesidades de divisas del sector productivo. Señala que la liquidación de divisas de Cadivi, las cuales fluyeron en mayo, junio y parte de julio, tras las reuniones del Ejecutivo con la industria y el comercio, han disminuido considerablemente. Según el reporte, el debilitamiento de las reservas (que están en niveles de US\$ 22,9 millardos) y por ende, de Cadivi, ha sido precariamente compensado con el Sicad. A través de ese mecanismo alterno de dólares se han ofertado US\$ 700 millones a sectores productivos y personas naturales, y ese monto está muy por debajo de lo que asignaba el Sitme, que era el esquema que vendía dólares mediante operaciones con bonos, y que fue eliminado el pasado mes de febrero.

(Fuente: El Universal)

Superávit comercial de AL caerá 80% este año:

El superávit comercial de América Latina y el Caribe pasará de US\$ 41.000 millones en 2012 a US\$ 8.000 millones en 2013 porque las importaciones crecerán más que las exportaciones, según informó recientemente la Cepal. Esto significa un retroceso de 80,5% en un año, de acuerdo a los datos presentados en el informe sobre el "Panorama de la Inserción Internacional de América Latina y el Caribe 2013", presentado en la capital chilena, por el organismo de las Naciones Unidas, el cual señala que el desempeño del comercio exterior de la región refleja la débil coyuntura económica mundial.

En 2013 se proyecta un crecimiento del valor de las exportaciones regionales de tan solo un 1,5% (3% en volumen y -1,5% en precio), similar a la expansión de 1,4% registrada en 2012, mientras que el valor de las importaciones se expandiría un 4,5%. Con ello, el superávit comercial de la región, que alcanzó los US\$ 41.000 millones en 2012, se reduciría a US\$ 8.000 millones en 2013. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal) subraya que el débil contexto económico internacional sigue afectando el dinamismo del comercio mundial, que se espera que se expanda a un ritmo de solo 2,5% en volumen en 2013. Con ello, el comercio crecería menos que el PIB global por segundo año consecutivo, lo cual no ocurría desde los años ochenta. Se prevé que México y Centroamérica, cuyas ventas externas se dirigen principalmente a Estados Unidos, se vean beneficiados por la incipiente recuperación de este país. Sin embargo, el lento crecimiento europeo frenará las exportaciones de algunos países sudamericanos que están más orientados a este mercado. En tanto, los países de América Latina y el Caribe cuyas exportaciones se orientan a China y el resto de Asia probablemente tendrán un mayor crecimiento en volumen pero, al mismo tiempo, un cambio gradual en la demanda desde los productos básicos hacia los más elaborados.

Por países, Paraguay y Uruguay registrarán los mayores aumentos del valor exportado en 2013 (33% y 14%, respectivamente), en gran medida por la fuerte expansión de sus exportaciones de semillas de soja y carne. En cambio, se prevé que algunos países de la región registren caídas en el valor de sus exportaciones, como por ejemplo Perú (-7%) y Guatemala (-5%). México, el principal exportador regional, registraría un crecimiento de sus ventas externas cercano a 3%, mientras que Brasil, segundo mayor exportador regional, vería un estancamiento de sus exportaciones.

(Fuente: Agencia EFE)

Ford aumenta en un 50% sus ventas en China:

Las ventas de la multinacional automotriz estadounidense Ford en China aumentaron un 46% interanual en agosto, con 71.183 unidades vendidas, anunció la filial china de la compañía, con base en Shanghai. La cifra, que marca el cuarto récord consecutivo de ventas mensuales

Ventas vehículos Sep. 2013: 7.653 unids. (88,1% Nac. 11,9% Imp.) -o- **Producción vehículos Sep. 2013:** 7.106 unids.

Inflación Septiembre 2013: Mes 4,4%; Acum.: 38,7% -o- **Tasas de Interés Ago. 2013:** Activa: 16,56%; Pasiva: 14,50%

Prestaciones Sep. 2013: 15,13% -o- **Cesta petrolera venezolana:** (23 al 27/09/2013): US\$/bbl 99,39.

(Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)



de Ford en el país, incrementó el número de vehículos vendidos por la multinacional en China entre enero y agosto pasados hasta las 551.738 unidades, un 50% más que en el mismo período del año anterior. Entre enero y agosto su principal empresa mixta en el país, que fabrica sobre todo turismos, Changan Ford (CAF), alcanzó de esta manera las 394.017 unidades (un 70% más interanual), con una cifra de ventas, sólo durante dicho mes, de 53.390 unidades (un 62% más que en agosto de 2012). Su segunda empresa mixta, Jiangling Motors (JMC), que fabrica furgonetas y vehículos comerciales, sumó en los primeros ocho meses del año 143.322 unidades (un 8% más interanual), mientras que en agosto registró 16.022 unidades vendidas, otro 10% más que en el mismo mes del año pasado. En junio, JMC celebró, con la apertura de nuevas instalaciones de Xiaolan, cerca de la ciudad de Nanchang, capital de la provincia oriental china de Jiangxi, la fabricación de su furgoneta del modelo Transit N° 7 millones de su historia. Esa nueva fábrica duplicó la capacidad de producción de JMC, al sumarle las 300.000 unidades anuales de las marcas Ford y JMC que puede ensamblar desde ahora, con lo que su capacidad total se eleva a 545.000 vehículos al año. En Xiaolan, JMC construirá también una planta de motores, que contará con una capacidad de producción inicial de 200.000 unidades al año. De la misma manera, a finales de junio Ford abrió también en Lijia, al noroeste de la ciudad central china de Chongqing, una fábrica que le permite producir hasta 400.000 motores al año. Esa nueva planta, con una inversión de US\$ 500 millones, ha comenzado fabricando motores EcoBoost de un litro con tres cilindros y de 1,5 litros con cuatro cilindros, lo que multiplicará por cinco el número de modelos de Ford con motores de este tipo en Asia-Pacífico para 2015, hasta alcanzar la veintena. En 2012 Ford amplió sus plantas de producción en China hasta sumar cinco ensambladoras de automóviles distintas, que ahora aumentó a seis, con lo que espera duplicar su capacidad de producción en el país, en el que lleva a cabo la mayor expansión de sus instalaciones mundiales en medio siglo. De esta manera Ford prevé producir en China, a partir de 2015, hasta 1,2 millones de unidades al año. Durante 2012, las ventas de Ford en el país asiático crecieron un 21%, hasta marcar el actual récord anual de la compañía en China, con 626.616 unidades puestas en el mercado. En comparación, las ventas de vehículos en general aumentaron un 4,33% en el país asiático durante el año pasado, hasta superar los 19,31 millones de unidades, según los datos oficiales de la Asociación de Fabricantes de Automóviles de China.

(Fuente: Automotive News)



Industria automotriz argentina suspende producción

El sector automotor, gran impulsor del crecimiento industrial argentino en la primera mitad del año, atraviesa momentos difíciles. Algunas terminales locales,

afectadas por la caída de la demanda en Brasil, adonde se dirige más del 85% de las exportaciones argentinas de vehículos, han tenido que suspender turnos de producción y otras están analizando adoptar la misma medida. Esto, pese al buen momento que atraviesan las ventas en el mercado doméstico, comentó el influyente diario La Nación. En las últimas semanas se supo que las plantas de Fiat y Volkswagen, ambas ubicadas en Córdoba, suspendieron turnos como consecuencia de la menor demanda externa. No se trató, sin embargo, de casos aislados. Otra terminal, que destina cerca del 80% de sus exportaciones al mercado brasileño, también suspendió a una parte de su personal, según confirmaron fuentes de la empresa al diario. La medida afecta a alrededor de 200 operarios, quienes mientras dure la suspensión recibirán, como medida compensatoria, cursos de capacitación. Los efectos de las suspensiones se sienten también, aunque aún de manera acotada, en el sector autopartista. "Los proveedores de Fiat han sido los más afectados", dijo una fuente del sector, que explicó que los ajustes en esas empresas se han limitado, por lo pronto, al personal contratado y a las horas extras. En Fiat afirman que este mes habrá menos suspensiones que en agosto. En otras terminales, y siempre en estricto "off the record", aseguran que las suspensiones son una posibilidad que no se descarta. "No hemos suspendido aún, pero es un tema que se está analizando día a día", dijeron en una automotriz. "No hemos dispuesto ninguna suspensión,

pero estamos con las luces amarillas encendidas", admitieron en otra. La variable determinante, coincidieron todos, es la evolución de los despachos a Brasil. En el acumulado de enero a agosto, según la Asociación de Fabricantes de Vehículos Automotores de Brasil (Anfavea), las ventas de vehículos nuevos en ese país registraron una caída de 1,2% frente al mismo período de 2012. Sólo en agosto la baja interanual fue de 21,6%. En ese mes, después de cinco meses consecutivos de crecimiento, la producción y las exportaciones argentinas de autos sufrieron una caída interanual, según la Asociación de Fábricas de Automotores (Adefa). Los números de venta en Brasil contrastan con lo que ocurre en el mercado interno, donde las ventas, según la Asociación de Concesionarios de Automotores (Acara), crecieron un 9,6% interanual en el acumulado de enero a agosto. De hecho, en algunas terminales resaltaron que fue, precisamente, el buen desempeño del mercado local el que evitó que hasta la fecha se concretaran más suspensiones de trabajadores.

La sensibilidad del sector automotor argentino ante una caída en la demanda de Brasil se debe a la creciente dependencia hacia ese mercado. En el acumulado de enero a agosto, según Adefa, la Argentina exportó 296.328 vehículos, lo que representa el 55% de la producción total en el mismo período. El 86,1% de las ventas al exterior (255.261 unidades) se dirigieron a Brasil. A modo de comparación, en 2007 se exportaron 316.410 vehículos y la participación de Brasil fue de 62,1%. En ese año el segundo mercado de exportación fue México, con una participación cercana a 13%. Actualmente el segundo mercado en importancia (Europa) abarca apenas 4,6% de las exportaciones y México pasó a tener una participación marginal de 2,1%. Referentes del sector, entre ellos algunos gerentes regionales de terminales instaladas en Argentina, han relacionado la creciente dependencia con el mercado brasileño con la pérdida de competitividad de la industria argentina en general. Para Jorge Todesca, Director de Finsoport, es difícil pensar que con las condiciones actuales de costos y tipo de cambio el sector automotor argentino pueda exportar en grandes cantidades a otros destinos, más allá de Brasil. Sin embargo, él opina que la dependencia de ese país también puede ser vista como una oportunidad, ya que el mercado doméstico no es lo suficientemente grande como para sostener la industria automotriz. "Sin Brasil no tendríamos una industria como la que tenemos", explicó.

(Fuente: Motor On Line)



DongFeng podría asociarse con grupo PSA

El grupo automovilístico francés PSA Peugeot Citroen está estudiando una entrada en su capital de su socio chino Dongfeng para afrontar sus necesidades financieras, pero preservando su alianza con General Motors, que tiene el 7%. "No comentamos rumores", fue la respuesta

de PSA por boca de un portavoz a la información de un diario económico francés, que precisó que el fabricante ha otorgado un mandato a dos bancos internacionales para barajar una asociación con Dongfeng en el capital. La portavoz, que no quiso entrar a la cuestión de si hay discusiones abiertas en este momento con el grupo chino, se limitó a indicar que "estudiamos permanentemente" esa asociación que comenzó hace una veintena de años y que está previsto que se desarrolle. A ese respecto, recordó que se acaba de inaugurar la tercera planta en China de la sociedad común (al 50%) DPCA, y que debe permitir pasar de una producción actual, en torno a 400.000 vehículos anuales, a 750.000 en el horizonte de 2015. El diario francés Les Echos afirmó que PSA contempla varias opciones en una eventual alianza de capital, empezando por la entrada de Dongfeng en su accionariado mediante un aumento de capital. Ese escenario, no obstante, se enfrentaría a algunos problemas como las posibles reticencias de General Motors, que podría romper los lazos con el grupo francés amparándose en una cláusula de su acuerdo para el caso de que otra empresa se hiciera con más del 10%. Además, teniendo en cuenta la baja capitalización bursátil de PSA actualmente (unos 4.400 millones de euros, algo más de US\$ 5.800 millones), un tercio de lo que llegó a valer hace poco más de un quinquenio, una ampliación de capital no aportaría una cantidad de dinero suficiente.

Por ello, una alternativa sería constituir una filial común entre PSA y Dongfeng orientada a los mercados emergentes a cambio de una

Ventas vehículos Sep. 2013: 7.653 unids. (88,1% Nac. 11,9% Imp.) -o- **Producción vehículos Sep. 2013:** 7.106 unids.

Inflación Septiembre 2013: Mes 4,4%; Acum.: 38,7% -o- **Tasas de Interés Ago. 2013:** Activa: 16,56%; Pasiva: 14,50%

Prestaciones Sep. 2013: 15,13% -o- **Cesta petrolera venezolana:** (23 al 27/09/2013): US\$/bbl 99,39.

(Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)



transferencia de activos de la compañía francesa. Pero eso también podría chocar con las alianzas que el propio Dongfeng tiene con diferentes constructores automovilísticos como Nissan, Kia, Honda y próximamente Renault.

(Fuente: Cinco Días)

Citroen evalúa ensamblar en Venezuela: Corporación Elice, importadora y distribuidora de los vehículos Citroën para el mercado venezolano, estudia ensamblar en el país, según informó José Bisogno, Presidente de la organización con base en la Isla de Margarita. A los fines orienta su estudio de factibilidad por la vía de contratar la producción con una planta ensambladora ya establecida y con experiencia industrial reconocida en el país. *"Creo conveniente entrar un poco en detalle con respecto a la situación que viven las plantas de ensamblaje automotriz que ya están establecidas en Venezuela, algunas con una larga trayectoria en el país, y que en la actualidad están funcionando con volúmenes de producción muy por debajo de lo que fueron en años anteriores. Solo se está utilizando aproximadamente entre 50% al 60%, de su ya probada capacidad instalada. Es decir que en la actualidad lo que sobra es capacidad instalada y lo que hace falta es producción. Situación parecida se ha vivido en otros países donde se llegó a una situación similar de sobrecapacidad al establecerse numerosas empresas ensambladoras de baja capacidad, que en sumatoria agravaban la situación de la utilización ya instalada y por ende desmejoraban aún más la eficiencia y los costos de ensamblaje"*, dijo Bisogno. Comentó que es conocido que varios países se encuentran en la actualidad en el difícil proceso de cierre de plantas con las graves consecuencias que estos procesos traen consigo, especialmente en cuanto a la eliminación de puestos de trabajo. Citó la experiencia china: *"Tomemos el caso de China, que hace solo una decena de años se contabilizaban más de un centenar de empresas fabricante y ensambladoras, lo que daba como resultado una oferta confusa e indiscriminada, no competitiva en costo y tampoco en calidad. Hoy China ha consolidado su industria automotriz en un número substancialmente menor de fábricas, y ahora tanto su competitividad en calidad y costo la hacen un participante de primer orden. Uno de los principales pilares de su estrategia ha sido el utilizar sus plantas industriales para producir vehículos de sus propias marcas así como también, bajo contratos, los de marcas europeas, norteamericanas, japonesas, coreanas etc., logrando de esta manera las economías de escala que finalmente dan como resultado los mejores costos"*.

Refirió el Presidente de Corporación Elice que en esos casos el trabajo de Mercadeo, así como el de Servicio Técnico/Repuestos y Garantía, lo realizan las propias marcas, independientemente de las empresas que bajo contrato realicen el ensamblaje de los vehículos. Agregó que en Corporación Elice hemos tomado este concepto como base para un extenso estudio de factibilidad que hemos estado realizando para el potencial ensamblaje bajo esta modalidad de vehículos de la marca Citroën, de la cual somos los representantes exclusivos para Venezuela. Consultado sobre más detalles del proyecto, indicó: *"una vez se haya concluido el análisis antes mencionado, que consideramos promete resultados positivos, procederemos a realizar la preparación del programa para la presentación correspondiente ante el Ministerio de Industrias, para su evaluación y la necesaria aprobación. Un factor determinante lo juegan las proyecciones del mercado que se contemplan para la duración del contrato de ensamblaje, el cual necesariamente tendría que tener una duración de aproximadamente 5 años para permitir las amortizaciones correspondiente de las inversiones a realizar en equipos y herramientas"*.

Ante insistentes preguntas del periodista de "MOTOR", Bisogno sólo agregó: *"Hemos considerado tres plantas de ensamblaje existentes, que se están evaluando, tomando en cuenta su ubicación geográfica y el plan-oferta preliminar para el ensamblaje bajo el concepto de contrato"*.

(Fuente: Motor On Line)

5 nuevas marcas de vehículos chinos llegarán al país:

Mientras que la industria ensambladora de vehículos instalada en el país, vive los embates de una crisis que le hará retroceder la producción a su nivel más bajo en una década, al menos cinco nuevas marcas de carros ensamblados en China ingresarán al mercado este año, con lo cual aumenta la oferta de vehículos traídos del extranjero en detrimento de la manufactura nacional. De la mano del

concesionario La Venezolana CA, las marcas ZNA, Hawtai, Brillance, JMC y BAW comenzarán a ofrecer sus productos, varios de los cuales ya están disponibles en el país y otros llegarán en los próximos meses, de acuerdo con información suministrada por ejecutivos de venta de la empresa. *"Somos representantes exclusivos de Hawtai, una marca de lujo que estamos importando directamente"*, señaló una de las vendedoras del referido concesionario, ubicado en San Antonio de los Altos, Estado Miranda, y el cual ha ofrecido recientemente vehículos de marcas establecidas en el país que no han recibido permisos de importación desde hace más de cinco años.

Respecto a esta marca, la ejecutiva señaló que se trata de vehículos de lujo ensamblados en China *"con tecnología Mitsubishi y otros con tecnología BMW"*. No obstante, de acuerdo con la página web de la empresa, Hawtai Automobile es una automotriz que hasta hace poco estaba asociada a Hyundai y que aún usa la tecnología de la compañía coreana. Aunque sin ofrecer mayores detalles, la ejecutiva de ventas señaló que los precios de los vehículos de la marca superan los 400.000 bolívares. *"No son autos baratos por el asunto del dólar"*. Agregó que en pocos meses estarán en el país entre seis y siete modelos de la ensambladora. De acuerdo con la página web de La Venezolana, los modelos que llegarán son denominados B11 y B21, sedanes equipados con motores de 1,8 y 2,0 litros, respectivamente; mientras que las camionetas de pequeño y mediano formato Boliger y Santa Fe están provistas con propulsores de 1,8 y 2,7 litros. Del mismo modo, el portal web exhibe el H530 de la marca Brillance, un familiar de lujo medio equipado con motor de 1,6 litros y 116 caballos de potencia. Brillance es otro fabricante chino de reciente data, asociado tecnológicamente a la alemana BMW.

La Venezolana también promociona la pickup Rich, una doble cabina 4x4 de la marca ZNA que monta un propulsor de 2,4 litros. ZNA o Zhengzhou Nissan Automobile es una empresa fundada en 1993 tras una alianza entre Nissan y DongFeng para la producción de comerciales ligeros y vehículos multipropósito. La oferta del concesionario incluye la minivan de 13 puestos A5 de la marca JMC (Jiangling Motors Co, un fabricante con más de 40 años dedicados a la producción de camiones y autobuses) y el minibus de 24 puestos de la marca ZGT. Adicionalmente, la agencia ofrece tres modelos de la marca Dong Feng: el camión de carga pesada Tianlong, el bus de 34 puestos CKZ y el H30, un familiar de cinco puestos tipo Hatch Back. Cabe destacar que Dong Feng es la marca que producirá en el país Civetchi, corporación privada que tras conformar una empresa mixta con el gobierno, anunció el inicio de operaciones en el país desde el año pasado. No obstante, por diversas razones aún no ha comenzado el ensamblaje de camiones, como establece la primera fase del proyecto.

(Fuente: El Mundo, Economía&Negocios)



Hawtai B11 Sedán de Lujo dotado de un motor Mitsubishi de 1,8 litros

Ventas vehículos Sep. 2013: 7.653 unids. (88,1% Nac. 11,9% Imp.) -o- **Producción vehículos Sep. 2013:** 7.106 unids.

Inflación Septiembre 2013: Mes 4,4%; Acum.: 38,7% -o- **Tasas de Interés Ago. 2013:** Activa: 16,56%; Pasiva: 14,50%

Prestaciones Sep. 2013: 15,13% -o- **Cesta petrolera venezolana:** (23 al 27/09/2013): US\$/bbl 99,39.

(Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)



PRECIOS INTERNACIONALES DE LAS MATERIAS PRIMAS –Septiembre 2013-

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.)
2	145,00	1.772,50	1.745,00	7.183,00	13.630,00	107,65	2.151,00	1.867,50
3	155,00	1.773,00	1.755,00	7.183,50	13.635,00	108,54	2.151,50	1.868,00
4	155,00	1.744,50	1.760,00	7.125,50	13.540,00	107,23	2.122,00	1.838,50
5	155,00	1.754,00	1.760,00	7.103,00	13.660,00	108,37	2.122,00	1.840,00
6	155,00	1.780,50	1.796,00	7.170,50	13.900,00	110,53	2.151,00	1.868,50
9	160,00	1.767,00	1.775,00	7.191,50	13.820,00	109,52	2.134,50	1.845,50
10	160,00	1.759,50	1.785,00	7.172,00	13.775,00	107,39	2.125,00	1.837,50
11	160,00	1.756,50	1.775,00	7.163,00	13.675,00	107,56	2.120,00	1.838,00
12	190,00	1.747,00	1.795,00	7.043,50	13.620,00	107,83	2.083,00	1.824,50
13	180,00	1.747,00	1.790,00	7.028,50	13.605,00	108,60	2.063,00	1.833,50
16	190,00	1.741,50	1.765,00	7.090,00	13.775,00	106,59	2.052,50	1.825,00
17	200,00	1.730,00	1.780,00	7.056,50	13.775,00	105,42	2.023,00	1.823,00
18	200,00	1.742,00	1.770,00	7.090,50	13.780,00	106,27	2.053,00	1.825,50
19	200,00	1.753,00	1.765,00	7.140,00	13.675,00	106,39	2.044,50	1.844,50
20	200,00	1.753,00	1.765,00	7.140,00	13.675,00	104,67	2.044,50	1.844,50
23	200,00	1.753,00	1.765,00	7.140,00	13.675,00	103,59	2.044,50	1.844,50
24	210,00	1.753,50	1.770,00	7.140,50	13.680,00	103,13	2.045,00	1.845,00
25	210,00	1.761,50	1.780,00	7.220,50	13.780,00	N.D.	2.061,00	1.860,50
26	195,00	1.789,00	1.760,00	7.252,00	13.880,00	102,90	2.082,50	1.879,50
27	205,00	1.789,50	1.760,50	7.252,50	13.885,00	102,87	2.083,00	1.880,00
30	209,50	1.785,00	1.770,00	7.218,50	13.735,00	102,33	2.052,00	1.852,00

Los días que no aparecen reflejados son porque son días feriados o fines de semana

	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 30/09/2013 vs. 30/08/2013	39,7%	0,5%	-0,6%	1,7%	-0,1%	-4,9%	-5,0%	-1,4%
Variación 30/09/2013 vs. 28/06/2013	55,2%	3,1%	-0,8%	6,9%	0,4%	6,0%	-0,3%	1,6%
Variación 30/09/2013 vs. 28/03/2013	12,9%	-5,1%	-1,8%	-4,8%	-17,0%	5,2%	-2,0%	-1,0%
Variación 30/09/2013 vs. 28/09/2012	-40,1%	-14,8%	-10,1%	-12,7%	-25,8%	11,0%	-10,8%	-11,3%

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 VenEconomía

Ventas vehículos Sep. 2013: 7.653 unids. (88,1% Nac. 11,9% Imp.) -o- **Producción vehículos Sep. 2013:** 7.106 unids.
Inflación Septiembre 2013: Mes 4,4%; Acum.: 38,7% -o- **Tasas de Interés Ago. 2013:** Activa: 16,56%; Pasiva: 14,50%
Prestaciones Sep. 2013: 15,13% -o- **Cesta petrolera venezolana:** (23 al 27/09/2013): US\$/bbl 99,39.
(Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)